

# **Schlichtungsverfahren**

**zu**

## **Stuttgart 21**

**Kosten und**

**Wirtschaftlichkeitsrechnung**

- Stuttgart 21 (Tiefbahnhof)**
- Neubaustrecke Wendlingen– Ulm**

Stuttgart, 26. November 2010

**Stenografisches Protokoll**

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie herzlich begrüßen. Ich begrüße wie immer auch die Zuschauer, die unser Verfahren verfolgen.

Nach neuesten Informationen sollen es zu Beginn unserer jeweiligen Sitzung über 1 Million Menschen sein, die uns zusehen. Das stellt bestimmte Anforderungen an uns alle. Wir müssen natürlich den Erwartungen der Zuschauer gerecht werden. Die Kinderstube, die der Einzelne durchlaufen hat oder auch nicht durchlaufen hat, ist dabei sicherlich gefragt. Das ist bei uns aber sicher kein Problem.

Ich begrüße also die Zuschauerinnen und Zuschauer sowie auch die Stuttgarterinnen und Stuttgarter, die unser Geschehen im Rathaus in Form von Public Viewing verfolgen.

Unsere Fachschlichtung wird auch ins Internet gestellt und kann im Übrigen auch über die Schlichtung hinaus auf unserer Homepage abgerufen werden, sofern Sie Interesse daran haben, was wir hier miteinander beraten.

Der Countdown läuft. Wir nähern uns also dem Ende unserer Schlichtung, die wir Anfang bzw. Mitte nächster Woche abschließen werden. Es ist ganz klar, dass sich deshalb eine gewisse Hektik entwickelt. Das ist auch gar nicht verwunderlich.

Ich möchte noch kurz etwas zur Presselage sagen. Wir erleben immer wieder, dass Schlagzeilen nicht dem entsprechen, was in einem Interview gesprochen worden ist. Das muss man auch zum Schutz des betreffenden und hoch angesehenen Journalisten sagen. Es geht vielen so, dass sie ein prima Interview machen. Eine übergeordnete Redaktion macht dann aber daraus eine etwas andere Schlagzeile, die nicht ganz dem entspricht, was gesagt worden ist.

Was ich zu den Grundstücken gesagt habe, habe ich gestern im Ältestenrat in diesem Saale auch gesagt. Ich mache die Beurteilung des Ganzen davon abhängig, ob wir die frei werdenden Grundstücke der Spekulation entziehen. Das erwarten die Bürgerinnen und Bürger von uns.

Wir machen unsere Arbeit weiter, auch wenn es jetzt eine noch lebendigere Begleitmusik seitens der Politik gibt. Wenn die Bundesregierung, der auch ich einmal angehörte, früher in Bedrängnis geriet, oder wenn hektische Diskussionen entstanden, dann wurde von ganz oben immer die Parole ausgegeben: Die Karawane zieht weiter.

Ich habe von diesem Spruch nie viel gehalten, weil damit nämlich unterstellt wird, dass die Betroffenen - in diesem Fall also wir – Kamele seien. Deswegen verwende ich diesen Spruch nicht. Wir machen also unseren Job, mit dem wir begonnen haben. Außerdem erwarten die Menschen, die uns zuschauen, die Stuttgarterinnen und

Stuttgarter sowie die Bewohner von Baden-Württemberg, dass wir etwas Ordentliches zustande bringen.

Ich glaube, es ist nicht notwendig, dass ich die Schlichtungsteilnehmer noch einmal vorstelle. Da ich allerdings mehrfach von den Zuschauern darum gebeten worden bin, mache ich es dennoch.

Herr Föll ist Bürgermeister in Stuttgart. Er vertritt den Oberbürgermeister.

Herr Leuschel ist führender Mitarbeiter bei der Bahn. Ich weiß nicht genau, welche Funktion Sie haben. Ich sagen einmal: Sie sind Vorstandsmitglied oder etwas ähnliches.

Technischer Vorstand der Bahn ist der inzwischen in der ganzen Republik bekannte Diplom-Ingenieur Volker Kefer.

Frau Tanja Gönner ist ebenfalls bundesweit bekannt. Sie ist die Umwelt- und Verkehrsministerin in Baden-Württemberg.

(Tanja Gönner: Und Naturschutzministerin!)

- Richtig.

Herr Pfister ist Wirtschaftsminister. Das ist schon etwas einfacher zu definieren.

Herr Thomas Bopp ist Vorsitzender des Verbandes der Region Stuttgart.

Johannes Bräuchle, hauptamtlich evangelischer Pfarrer in Stuttgart, vertritt ebenfalls das „Bündnis der Befürworter – Wir sind Stuttgart 21“.

Mit den gelben Namensschildern werden die Sachverständigen bezeichnet. Ich schlage vor, dass wir die Sachverständigen dann vorstellen, wenn sie drankommen. Sie werden dann von den eigentlichen Schlichtungsteilnehmern aufgerufen, um ihre Position zur Kenntnis zu geben.

Herr Arnoldi vertritt den Verkehrsclub Deutschland.

Hannes Rockenbauch ist Stadtratsmitglied der SÖS. Sozialistisch Ökologische - -

(Heiterkeit)

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Parteifreies Bündnis Stuttgart Ökologisch Sozial. Das gibt es nur in Stuttgart.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich habe doch gehant, dass es in diese Richtung geht.

Herr Gangolf Stocker ist der Vorsitzende und geistige Inspirator der Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“.

Peter Conradi ist ein bundesweit bekannter Politiker und Architekt.

Werner Wölfle ist nicht nur der Verkehrsexperte der grünen Landtagsfraktion, sondern auch Stadtratsvorsitzender der Grünen in Stuttgart. Ich glaube, dies ist mittlerweile die größte Fraktion im Stuttgarter Stadtrat. Das ist eine Entwicklung, die man unterschiedlich beurteilen kann. Ich tue das aber nicht. Einige in Stuttgart sehen das vielleicht unterschiedlich. Die CDU zum Beispiel oder auch die SPD.

Frau Brigitte Dahlbender ist die Landesvorsitzende des BUND und neu gewählte stellvertretende Vorsitzende auf Bundesebene.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Nein, ich war das einmal sechs Jahre lang. Jetzt konzentriere ich mich auf Baden-Württemberg.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielleicht werden sogar einmal Bundesvorsitzende. Darüber würde man sich sicher freuen.

Winfried Kretschmann ist Landtagsabgeordneter und Fraktionsvorsitzender der Grünen. Er ist ebenfalls bundesweit bekannt.

Meine Mitarbeiter, Rita Pudelko und Lothar Frick, unterstützen mich bei der Arbeit für unsere Schlichtung.

Wie üblich habe ich – das ist offenbar nicht zu verhindern – einige Wortmeldungen zur Geschäftsordnung.

Sie wissen, um was es heute geht. Der heutige Tag ist besonders spannend; denn es geht um die Kosten. Um bei dieser brisanten Frage Klarheit zu bekommen, haben wir drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften beauftragt, die Kostensituation zu prüfen und einen Bericht zu erstellen. Dieser Bericht liegt vor, und die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften sind hier anwesend. Hierbei handelt es sich um die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SUSA & PARTNER sowie die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Märkische Revision.

Ihnen ein herzliches Willkommen. Sie bekommen nachher die Gelegenheit, Stellung zu nehmen und uns über das zu informieren, was Ihre Prüfung ergeben hat.

Nun zur Tagesordnung. Wir werden zunächst über Stuttgart 21, also über den Tiefbahnhof diskutieren. Heute Nachmittag werden wir über die Neubaustrecke Wendlin-

gen-Ulm diskutieren. Zu diesem Zwecke ist – ihn darf ich vielleicht hervorgehoben begrüßen – Winfried Hermann anwesend. Er ist Bundestagsabgeordneter und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Ist das richtig? Beschäftigt sich der Bundestag mit Stadtentwicklung? Das ist etwas Neues. Das hat es früher nicht gegeben.

**Winfried Hermann:** Überwiegend beschäftigen wir uns mit Verkehr.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wie wir die Tagesordnung heute Vormittag gestalten und auch den Sitzungsablauf werde ich gleich bekannt geben. Zunächst aber Herr Conradi zu einer Vorbemerkung bzw. zu einer Anmerkung zur Geschäftsordnung.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Das Erfreuliche zuerst: Wir gratulieren Ihnen herzlich zu dem Medienpreis, den Sie gestern in Mainz gemeinsam mit den Journalisten Arno Luik und Andreas Zielcke bekommen haben, die hier im Saal durch ihre Arbeit ständig anwesend sind, zwar nicht körperlich, aber durch das, was sie schreiben. Es ist ein schöner Preis, der Sie ehrt. Wir finden, Sie haben ihn zu Recht bekommen. Er heißt „Leuchtturm“. Das sind Sie hier auch.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber mit unterschiedlicher Begründung. - Ich bedanke mich.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich muss noch einmal das leidige Thema Informationen ansprechen. Zu Anfang hieß es, alles komme auf den Tisch, so der Ministerpräsident des Landes und so auch Sie, Herr Dr. Geißler. Das war die Voraussetzung, unter der wir uns in diese Schlichtungsrunde begeben haben.

Diese Voraussetzung ist von der Bahn in wesentlichen Punkten nicht erfüllt worden. Zwei davon merke ich an dieser Stelle kritisch an, zumal ich auch in der Öffentlichkeit ständig darauf angesprochen werde.

Der erste Punkt bezieht sich auf die Frage der geologischen Gutachten. Wir haben der Bahn Dispens erteilt für ihre Unternehmensdaten. Sie haben gesagt: Es gibt sensible Daten im Unternehmen, die unsere Bilanz betreffen und die für unsere Mitbewerber, die auch Züge fahren, interessant sind. Die Daten sind außerdem interessant für Firmen, die an unseren Ausschreibungen teilnehmen.

Deshalb haben wir Ihnen Dispens für diese Daten erteilt. Wir wollen keine Daten in der Öffentlichkeit, die dem Unternehmen oder den Ausschreibungen schaden könnten. Insoweit ist das in Ordnung.

Sie haben dann aber die Daten in den Gutachten über die Geologie in Stuttgart als sensibel bezeichnet. Zuerst sprachen Sie von 300 Ordnern. In der Zwischenzeit sind

es nur noch 25 Ordner. Diese sollten wir in einem Datenraum einsehen können. Zuvor sollten wir jedoch eine Erklärung unterschreiben, dass wir mit 500 000 € Strafe bedroht werden, wenn wir etwas in der Öffentlichkeit sagen, was Sie nicht wollen.

Das haben wir bis heute nicht akzeptiert. Ich will das noch einmal deutlich klarstellen. Allein die Strafandrohung von 500 000 € heißt, dass von unserer Seite niemand je in diesen Datenraum gehen wird, in dem Sie Akten zur Verfügung stellen. Ich bin nach wie vor der Auffassung, dass Sie diese Gutachten vollständig ins Internet stellen müssen, damit jedes Unternehmen in Europa, das an Ihren Ausschreibungen teilnehmen will, sich über die geologischen Voraussetzungen der Teilnahme an diesem Verfahren informieren kann.

Die Tatsache, dass Sie diese Daten als sensibel bezeichnen, lassen uns befürchten, dass in den Gutachten Sachen stehen, die wir gerne wüssten, die Sie aber nicht an die Öffentlichkeit tragen wollen.

Dieser Punkt ist für uns schwerwiegend, Herr Dr. Kefer; denn die Geologie ist in Stuttgart eine wichtige Frage. Es wäre in Ordnung gewesen, wenn Sie uns diese Gutachten ohne Strafandrohung und in einer Form zugänglich gemacht hätten, in der wir sie bearbeiten können.

Der zweite Punkt betrifft das heutige Thema. Wir haben schon vor Wochen die BAST angefordert. Bevor Herr Geißler mich mahnt: Das ist die Betriebliche Aufgabenstellung für die Umsetzung der Konzeption Netz 21. Die Abkürzung lautet BAST. Sie haben immer gesagt, Sie wollen diese nicht veröffentlichen.

Ich habe mich darüber gewundert; denn diese ist aus dem Jahr 2002. Jeder vernünftige Mensch weiß, dass sich von 2002 bis heute in der Planung viel verändert hat und dass Sie das natürlich anführen werden.

Seit wenigen Tagen wissen wir aber, dass in der BAST auch Kosten genannt werden, dass eine Kostenzusammenstellung darin enthalten ist und dass darin die Kosten für Stuttgart 21 auf 4,2 Milliarden € gestiegen sind. Sie haben im Jahr 2002 und in den folgenden Jahren der Bundesregierung, dem Bundestag, dem Landtag, der Stadt Stuttgart im Zusammenhang mit den Finanzierungsvereinbarungen weitaus geringere Kosten genannt. Deshalb stellt sich die Frage, wie das zustande gekommen ist.

Sie sagen, jemand habe sich vertippt und statt D-Mark Euro geschrieben. Wir haben uns in der Zwischenzeit informiert, Herr Dr. Kefer. In der BAST sind allein auf 20 Seiten Kostentabellen enthalten, wobei die Beträge ausnahmslos in Euro ausgezeichnet sind. Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, dass eine einzige Zahl eigentlich in D-Mark hätte ausgewiesen müssen, aber in Euro ausgewiesen war. Das müssen Sie ausräumen. Das müssen Sie nicht hier und heute machen, aber das sollten Sie bald

gegenüber der Öffentlichkeit ausräumen; denn hierbei geht es um das Vertrauen zu einem bundeseigenen Unternehmen.

Wenn sich der Vorwurf erhärten sollte – ich wähle bewusst den Konjunktiv -, dass Sie – nicht Sie persönlich, sondern die Deutsche Bahn AG; dies ist damals noch zu Zeiten von Herrn Mehdorn geschehen – ihrem Eigentümer gegenüber jahrelang falsche Zahlen genannt haben, sodass die Finanzierungsvereinbarungen auf falschen Zahlen beruhen, dann steht die Argumentation, die hier immer wieder vorgebracht wird, das sei alles von den Parlamenten abgesegnet worden und alles in demokratischer Ordnung, auf sehr wackeligen Beinen.

Deshalb mein dringender Rat: Bringen Sie das in Ordnung! Weisen Sie nach, dass das kein Schreibfehler ist! Sie haben sicherlich noch Entwurfsunterlagen von der BAST. Außerdem gibt es Mitarbeiter, die an der Erstellung beteiligt waren. So etwas kann man genauer prüfen. Die Feststellung, es müsse nicht Euro, sondern D-Mark heißen, nehmen wir nicht hin.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will das zunächst nicht kommentieren. Herr Kefer muss und wird sicher auch auf diese beiden Fragen eine Antwort geben.

Zunächst einmal zur Zurückhaltung geologischer Gutachten. Das haben wir hier schon erörtert. Herr Professor Wittke ist heute anwesend, der zu dieser Frage ausführlich Stellung genommen hat. Ich gebe Ihnen nun das Wort, um das klarzustellen.

Jetzt reden wir erst über die geologischen Gutachten und dann über die BAST. Im Interesse der Zuschauer muss ich vielleicht noch etwas zur BAST sagen. Das ist eine saudumme Abkürzung.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Die BAST ist die Betriebliche Aufgabenstellung zur Umsetzung der Konzeption Netz 21. Das heißt, die Bahn hat ein Konzept, das sie umsetzen muss. Wie die Umsetzung zu erfolgen hat, steht in der BAST. Die BAST ist außerdem aus dem Jahr 2002.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich wollte nur klarstellen, was dieses Abkürzungsmonster bedeutet. Das haben wir nun gehört.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, vielen Dank. – Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir nehmen wie folgt zu den beiden Punkten Stellung.

Bei den Unterlagen zu den geologischen Untersuchungen handelt es sich nach wie vor um ca. 300 Ordner. In diesen Ordnern ist alles – also auch die Messergebnisse sowie die zusammenfassenden Untersuchungen – enthalten. Ich korrigiere also: Es sind nach wie vor 300 Ordner, die dort zur Verfügung stehen.

Wir haben in der Vergangenheit schon häufiger darüber diskutiert, dass wir auf der einen Seite Transparenz in den Unterlagen und bei den Informationen herstellen wollen und auf der anderen Seite das Projekt insoweit schützen müssen, als dass wir nachher bei den Ausschreibungen tatsächlich die Preise erzielen können, mit denen wir geplant haben. Deshalb ist es notwendig, dass wir bei Ausschreibungen mit Blick auf die terminliche Staffelung, mit Blick auf die Aufteilung der einzelnen Lieferlose und mit Blick auf die Unterlagen bestimmte Strategien verfolgen.

Aus diesem Grunde wollen wir nicht diese 300 Ordner ins Netz stellen. Viel mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Dabei sind wir offensichtlich unterschiedlicher Meinung. Zur Überbrückung dieser unterschiedlichen Meinungen haben wir damals ein Verfahren gewählt, das auch mit Ihnen abgesprochen war, nämlich die Bereitstellung eines Datenraums, in dem die Unterlagen eingesehen werden dürfen.

(Peter Conradi: Dem haben wir nicht zugestimmt!)

- Da bin ich anderer Meinung. Das ist so vereinbart worden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kefer, vielleicht können wir bei diesem Thema bleiben; denn das ist ein wichtiger Punkt. Ich hatte damals gesagt, dass wir darauf bestehen müssen, dass die geologischen Gutachten hier behandelt werden, aber nicht in einem Geheimraum in Frankfurt. Auch wenn der ICE noch so schnell fährt, kann man niemandem zumuten, dass man nach Frankfurt fährt. Das ist auch von Ihnen zugestanden worden.

Wir sind nicht an irgendwelchen Ausschreibungsunterlagen oder was auch immer interessiert. Wir sind vielmehr interessiert an den wissenschaftlichen Gutachten über den geologischen Zustand des Untergrundes bzw. des Bodens, innerhalb dessen der Bahnhof gebaut werden soll. Eine Information darüber ist von Ihnen auch zugesagt worden.

Wir sind bei der Behandlung dieses Tagesordnungspunktes durch Herrn Professor Wittke über seine Beurteilung informiert worden. Ich habe damals gesagt, dass wir die Beurteilung von Herrn Professor Wittke unterbrechen. Dabei bin ich davon ausgegangen ist, dass es möglicherweise noch zusätzliche gutachterliche Informationen gibt. Am Nachmittag dieses Schlichtungstages sind wir dann zu einem anderen Thema übergegangen. Ich habe aber den Eindruck gehabt, dass das, was Herr Professor Wittke damals ausführlich dargelegt hat – das ist gar keine Frage; denn das hat einen ganzen Vormittag lang gedauert -, möglicherweise noch ergänzt werden kann.

Es geht dabei aber nur um die Gutachten. Ich habe kein Interesse daran, dass wir irgendwelche Ausschreibungspapiere veröffentlichen. Das interessiert diese Schlichtung weniger. Von Interesse ist vielmehr, wie die Gutachter, die Bahn bestellt hat, die



geologische Frage beurteilen. Kommt man also mit den Mineralquellen ins Gehege, wenn der Tiefbahnhof gebaut wird?

Vielleicht können wir dazu noch etwas hören. Möglicherweise haben Sie noch den einen oder anderen Gutachter, der zu dieser Frage Stellung nehmen kann. Vielleicht kann Herr Professor Wittke dazu noch einmal Stellung nehmen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Professor Wittke kann gerne dazu noch einmal Stellung nehmen.

Es war grundsätzlich und immer unsere Absicht, hier in dieser Runde in Stuttgart über die Geologie zu diskutieren. Das haben wir auch getan. Außerdem haben wir all das zur Verfügung gestellt, was für die Prüfung und die Kontrolle dessen notwendig ist, was Herr Professor Wittke oder auch Herr Professor Lächler gesagt haben. Ich habe kein Problem damit, die Unterlagen auch nach Stuttgart zu transportieren.

Ich habe allerdings ein Problem damit, sämtliche vorliegende Unterlagen vorbehaltlos zu veröffentlichen und ins Internet zu stellen. Damit habe ich ein Problem. Das ist ein Mengenproblem, ein Bereitstellungsproblem und auch ein Problem dahin gehend, weil nicht klar ist, was anschließend mit diesen Unterlagen passiert.

Herr Geißler, wir können daher keine Generalabsolution erteilen für alles, was an Unterlagen vorhanden ist. Wir haben aber zugesagt, dass wir immer dann, wenn es sensible Daten gibt und wenn es Probleme mit sensiblen Daten gibt, dieses entsprechend kenntlich machen und zur Verfügung stellen, und dass dieses angesehen werden darf.

Noch einmal: Ich habe kein Problem, dass die Unterlagen nach Stuttgart geschafft werden. Ich habe kein Problem damit, dass Sie Einsicht nehmen dürfen in all das, was vorhanden ist und danach auch kommentieren dürfen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich gehe jetzt in der Reihenfolge der Wortmeldungen weiter vor und möchte anschließend selbst etwas dazu sagen.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Es ist einfach nicht möglich, einen ehrenamtlich tätigen Geologen, einen Privatmann, der die Akten einsieht, mit einer Strafe von 500 000 € zu bedrohen. Dieser würde Haus und Hof und all seine privaten Ersparnisse riskieren, wenn er eine Zahl nennt oder etwas sagt, was der Bahn nicht genehm ist.

Ich finde, das geht nicht. Niemand geht dieses Risiko ein; denn kein Privatmensch ist so abgesichert wie eine große Firma. Niemand wird all das, was er sich im Leben erarbeitet und erspart hat, riskieren. Deshalb findet man niemanden, der bereit ist, unter solchen Konditionen zu arbeiten.

Darüber hinaus sind es natürlich ausgewählte Unterlagen, die Sie uns zur Verfügung stellen. Dadurch haben wir natürlich nur eine eingeschränkte Möglichkeit, objektiv zu überprüfen, wo die Knackpunkte liegen; denn wir wissen nicht, was wir nun bekommen haben und was wir nicht bekommen haben.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Ich möchte feststellen, dass aus unserer Sicht die Bahn kein Schutzinteresse an geologischen Daten geltend machen kann. Der Sinn dieser Geltendmachung ist überhaupt nicht ersichtlich. Es handelt sich letztlich um wissenschaftliche Fakten. Es gibt keinen Grund, diese nicht der Öffentlichkeit von vornherein zur Verfügung zu stellen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich dachte auch, dass wir dabei schon ein Stück weiter sind, Herr Kefer. Es liegt doch auch im Interesse der Befürworter, der Landesregierung und der Stadt, dass wir über die geologischen Risiken informiert werden, die mit dem Bau verbunden sind. Dazu haben wir Herrn Professor Wittke gehört.

Deshalb stelle ich einmal die Frage, ob es denn noch andere Gutachten gibt. Ich kann es nicht verstehen, und es wird wahrscheinlich niemand verstehen, dass man nicht Auskunft geben kann über den Untergrund, auf dem Stuttgart steht. Wahrscheinlich kann man das sogar im Internet nachschauen. Haben Sie denn spezielle Untersuchungen?

Das mit den 500 000 € sollte man vielleicht weg tun. Da haben die Projektgegner Recht. Es kann doch niemand das Risiko eingehen, in die Kammer zu gehen und nachher eine halbe Million Euro zahlen zu müssen, nur weil die Folgen der Verbindung von Anhydrit mit Wasser falsch dargestellt werden.

Vielleicht können wir uns auf darauf verständigen, dass Sie die Informationen zur Verfügung stellen, die die geologische Zusammensetzung des Untergrundes, auf dem der Bahnhof gebaut werden soll, beschreiben. Wir wollen keine Ausschreibungsunterlagen oder irgendetwas Ähnliches sehen – ich jedenfalls nicht. Ich glaube auch nicht, dass die Projektgegner das wollen. Wir wollen lediglich informiert werden über die wissenschaftlichen Erkenntnisse, die Sie dadurch gewonnen haben, dass Sie Wissenschaftler oder wen auch immer mit der Erkundung der Beschaffenheit des Stuttgarter Bodens beauftragt haben. Gibt es noch weitere Gutachten?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich bin bereit, diese Fragestellung aufzunehmen. Wir werden eine Zusammenstellung der vorhandenen Gutachten zur Verfügung stellen, sodass der Umfang klar ist. Wir werden außerdem prüfen, ob die zusammenfassenden Gutachten veröffentlicht werden können.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bis wann können wir das erfahren? Wir wollen schließlich am Dienstag fertig werden.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Bis morgen Mittag.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können wir uns damit zunächst einmal zufrieden geben?

(Peter Conradi: Zunächst einmal!)

Das würde ich empfehlen; denn das ist unser Problem gewesen. Ich habe das genau formuliert. Ich habe das auch noch einmal wiederholt. Ich glaube, es ist der richtige Weg, den wir – was die geologischen Gutachten anbelangt – einschlagen.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ich verstehe noch nicht ganz, wie das funktionieren soll. Es steht zum Beispiel noch die offene Frage des Tallängsschnittes im Raum. Ich erkläre kurz für die Zuschauer, worum es uns dabei geht.

Zunächst einmal geht es um die nur sehr schwer nachvollziehbare Tatsache, dass genau die Stelle, an der Sie diesen Halbtiefbahnhof bauen wollen, an der Sie den Trog legen wollen, plötzlich nicht mehr in der Kernzone des Mineralheilquellenschutzgebietes liegt, sondern nur noch in der Innenzone. Um so etwas nachzuprüfen, reicht eine Power-Point-Präsentation meiner Meinung nach nicht aus. Dazu müssen Quellen benannt werden, sodass man das nachvollziehen kann. Eine Power-Point-Präsentation kann ich Ihnen auch schnell basteln und aufzeigen, dass das alles so passt. Wir wollen – und das müssen wir bei einem Faktencheck machen – eine Überprüfung, warum an dieser Stelle plötzlich die Kernzone zur Innenzone wird. Um solche sensiblen Bereiche geht es.

Wenn ich morgen eine Liste der Gutachten habe, wie soll ich dann morgen nach Frankfurt fahren und gleichzeitig in der Schlichtung nachvollziehen, wie es mit dem Heilquellenschutzgebiet in Stuttgart aussieht?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie müssen nicht nach Frankfurt fahren. Das haben wir schon festgestellt. Sie müssen auch keine 500 000 € zahlen. Ich werde mich dafür einsetzen, dass das indiskutabel ist.

Wenn ich mich richtig erinnere, haben wir beim letzten Mal genau zu dieser Frage Ausführungen von Herrn Professor Wittke gehört. Ich kann mich sogar genau erinnern, dass ich die Frage gestellt habe - -

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das war doch Herr Lächler. Herr Lächler hat einen Querschnitt gezeigt, der genau diese Situation nicht zeigt. Er hat einen einzigen Querschnitt gezeigt. Das reicht meines Erachtens nicht, um das nachprüfen zu können. Wir brauchen den Längsschnitt; denn nur am Längsschnitt ist zu erkennen, warum genau hier dieser Sprung ist. Der Querschnitt geht gerade durch diese Zone hindurch.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Rockenbauch, ich erinnere mich daran, dass dies nicht Aufgabe der Bahn, sondern Aufgabe der Stadt Stuttgart war. In der vergangenen Sitzung haben Sie diesen Querschnitt erbeten. Dies wurde von der Stadt Stuttgart zugesagt. Dies ist also nicht Aufgabe der Bahn, sondern Aufgabe der Stadt Stuttgart. Meines Wissens wurde in der vergangenen Woche von der Stadt Stuttgart zugesagt, dass dies entsprechend vorgelegt wird. Deshalb bitte ich den Vertreter der Stadt, dies aufzunehmen und nachzuarbeiten.

Ich erlaube mir den Hinweis, dass Sie diese Frage auch schon einmal im Stadtrat der Stadt Stuttgart hätten ansprechen können.

(Hannes Rockenbauch: Da kann doch nicht sein!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt schließe ich die Debatte zu diesem Punkt. Es tut mir auch schrecklich leid. Wir reden morgen darüber. Dann wird auch Frage beantwortet, wie es zum Wechsel von der Kernzone zur Innenzone kommt. Das werden wir morgen erörtern. Die Frage ist angekommen und soll von der Stadt Stuttgart beantwortet werden.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das kann die Stadt Stuttgart gar nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kleinen Moment. Keine Aufregung.

(Gangolf Stocker: Das Regierungspräsidium kann das!)

Ich mache Sie höflich darauf aufmerksam, dass prima vista 1 Million Leute zuschauen. Je länger wir hier weitermachen, glauben die Leute, dass wir unfähig sind, uns auf eine ganz einfache Frage zu verständigen, nämlich dass wir diese wichtigen Fragen dann behandeln, wenn sie beantwortungsfähig sind, und zwar von denen, die dafür die Verantwortung haben. Das sind die Bahn und die Stadt Stuttgart. Das sollten wir also morgen machen.

(Peter Conradi: Das Land hat die Verantwortung!)

- Okay. Das Land hat die Verantwortung. Das ist klar. Eine Ministerin hat immer eine größere Verantwortung als ein Bürgermeister, als ein Oberbürgermeister oder als ein Bahnvorstand. Das wird wahrscheinlich bestritten werden, aber das ist meine Auffassung.

Wir verständigen wir uns also darauf, dass wir die Sache morgen behandeln. Herr Wölfe, wollen Sie das unterstützen?

**Werner Wölfe (Projektgegner):** Ganz klar.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Dann können wir weitermachen.

Dann kommen wir jetzt zur BAST. Dazu hat Herr Conradi die Frage herauskristallisiert, wie es sich mit dem Betrag von 4,X Milliarden € oder D-Mark verhält, die angeblich oder wirklich oder vermutlich die Bahn gegenüber der Bundesregierung oder gegenüber dem Parlament verschwiegen haben soll. Das ist jetzt kein Vorwurf, sondern eine Frage. Hat man sich bei der Bahn vertippt, oder hat man sich nicht vertippt?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Man hat sich vertippt.

(Gangolf Stocker: Ich fahre nie mehr Bahn!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigung. Das kann ja sein. Sie haben gefragt, ob man sich bei der Bahn vertippt hat oder nicht vertippt hat. Herr Kefer hat daraufhin gesagt, dass man sich vertippt hat. Vielleicht kann man das sogar beweisen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich sage das natürlich nicht einfach so. Sondern ich sage das, weil ich nachgeprüft habe, was damals gelaufen ist, Herr Conradi.

Sie werden sich vorstellen können, dass das manchmal nicht ganz einfach ist, wenn man acht oder zehn Jahre Geschichte aufarbeitet.

Ich habe hier das Protokoll einer Vorstandssitzung der BD Netz AG. Zur Erklärung für unsere Zuschauer: Die DB Netz AG ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG. Es ist die Tochtergesellschaft, die für den Betrieb der Eisenbahn in Deutschland und natürlich auch für die Umsetzung der Infrastrukturprojekte verantwortlich ist, und zwar soweit sie den Schienenweg berühren. DB Station & Service beispielsweise ist eine andere Tochtergesellschaft. Diese ist für die Bahnhöfe zuständig.

In der Vorstandssitzung der BD Netz AG am 27. Juni 2002 wurde von Herrn Reimar Bauer, dem Sprecher der Geschäftsführung der DB Projekte Süd GmbH - das ist der Vorgänger der Projektbau -, über den aktuellen Sachstand der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm im Rahmen der damaligen Konzeption Netz 21 berichtet.

Im Rahmen dieser Berichterstattung sind die Kosten für die einzelnen Projekte aufgeführt worden. Die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 werden grundsätzlich in zwei Darstellungen aufgeführt, nämlich in Euro und in D-Mark; denn zu dieser Zeit wurde D-Mark in Euro umgestellt.

Das Projekt Stuttgart 21 ist dort aufgeführt mit einem Investitionsvolumen von 2,594 Milliarden €. Umgerechneter Wert: 5,074 Milliarden D-Mark. Jetzt werden Sie die Frage stellen, wie das mit den 4,203 Milliarden zusammenpasst, die in der BAST

stehen. In der Überschrift der BAST-Tabelle ist explizit vermerkt, dass es sich um den Anteil der DB Netz AG an dem Projekt handelt, und zwar ohne den Anteil von zum Beispiel Station & Service und ohne einen gewissen Umfang in der leit- und sicherungstechnischen Ausrüstung.

In diesem Protokoll ist explizit aufgeführt, dass der Anteil der DB Netz AG 4,203 Milliarden D-Mark beträgt. Dies entspricht einem Betrag von 2,149 Milliarden €. Daher wurde zum damaligen Zeitpunkt in der Vorstandssitzung berichtet, dass das Projekt Stuttgart 21 zum damaligen Zeitpunkt einen Kostenstand von ungefähr 5 Milliarden D-Mark, entsprechend also ungefähr 2,5 Milliarden € hatte, und dass der DB Netz-Anteil daran 4,2 Milliarden D-Mark, also 2,150 Milliarden € betrug. Das ist der Hintergrund der Geschichte.

Da auch das zu Verwirrung geführt hat, kann ich Ihnen darüber hinaus ausführen, dass das Projekt Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zum damaligen Zeitpunkt einen Gesamtumfang von 1,478 Milliarden € hatte. Dies wird in der Berichterstattung auch explizit aufgeführt. Dies entspricht einem Preis von 2,89 Milliarden D-Mark. Das ist zufällig exakt die Summe, die zu einem späteren Zeitpunkt nachgerechnet wurde als Eurobetrag und die dem heutigen Stand der Kosten entspricht.

Durch die Protokollierung dieser Vorstandssitzung wird also eindeutig klar, dass zum damaligen Zeitpunkt der Bericht über die Kosten in D-Mark der Summe entspricht, die Sie genannt haben, und in Euro einer deutlich niedrigeren Summe entspricht. Es kann also keine Rede davon sein, dass zum damaligen Zeitpunkt die Kosten von 4,2 Milliarden € bekannt gewesen und verschwiegen worden seien.

Herr Conradi, das zeigt allerdings ein anderes Problem. Sie haben gefragt, warum die BAST nicht veröffentlicht werde. Vorhin ist gesagt worden, dass es eine Entwicklung zwischen dem Jahr 2002 und dem Jahr 2010 gegeben habe. Wenn wir eine BAST aus dem Jahr 2002 veröffentlichen und ins Netz stellen, müssten wir wahrscheinlich eine Unmenge von Anfragen beantworten, die darauf abzielen, was sich alles in den Folgejahren verändert hat. Gegenstand der hiesigen Diskussion ist aber nicht der Planungsstand 2002, sondern der Planungsstand von 2010.

Aus diesem Grund und in Kombination mit diesem Vorkommnis wollen wir eben nicht, dass die alten Planungsstände ins Netz eingestellt werden und wir dann darüber diskutieren müssen, was in der Vergangenheit alles gemacht worden ist. Das ist der wesentliche Grund, weshalb wir so agieren.

Noch eine Information: In dieser Kenntnis haben wir unsere Vorgehensweise hinsichtlich der BAST mit dem Schlichter besprochen. Ich habe Herrn Geißler auf die Situation hingewiesen und mit ihm vereinbart, dass wir auch in diesem Fall die Möglichkeit gewähren, Einsicht zu nehmen, aber mit dem Verweis darauf, dass die BAST ein historisches Dokument ist, die wir nicht veröffentlichen. Darüber haben wir Einigkeit erzielt.

Außerdem wurde vereinbart, dass wir Frau Dahlbender dies mitteilen, weil von ihr die entsprechende Anfrage kam. Das haben wir getan. Sie sind von uns angerufen worden, und Ihnen ist das vorgeschlagen worden.

Frau Dahlbender, mich befremdet, dass anschließend zunächst eine Mitteilung an die Presse geht, bevor wir dann offiziell von Ihnen ein Schreiben erhalten – Entschuldigung, nicht von Ihnen, sondern von Herrn Wölfle -, in dem es heißt, die Vorgehensweise sei für Sie nicht akzeptabel. Es wird also zuerst eine Meldung an die Presse gegeben, und im Anschluss daran bekommen wir die Information darüber, dass die Vorgehensweise für Sie nicht akzeptabel sei.

Das ist für uns irgendwie schwierig zu handeln. Der Umgang damit ist etwas schwierig. Das ist der Hintergrund dieser BAST-Geschichte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Sache haben wir übrigens gestern Abend miteinander besprochen. Es ist klar, dass die BAST mit allen Ergänzungen, Zusatzmitteilungen und Verordnungen der Jahre 2002 bis 2010 nicht Gegenstand der Schlichtung sein können. Wenn das veröffentlicht wird, hat jeder die Möglichkeit, punktuell situativ irgendwelche Informationen herauszuholen und so darzustellen, als ob das der aktuelle Stand wäre. Das ist so ein dickes Buch. Wir können das in der Schlichtung deshalb nicht behandeln. Das haben wir gestern Abend miteinander besprochen.

Wir haben außerdem gesagt, wir konzentrieren uns auf die Frage, die Herr Conradi formuliert hat, nämlich: Wie verhält es sich mit dem Tippfehler Euro bzw. D-Mark.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wir haben gestern gesagt, dass es nicht nur um die Finanzfrage geht, sondern auch um inhaltliche Fragen und Planungsfragen, die mit dem Betriebskonzept und der Leistungsfähigkeit zu tun haben. Deshalb wollten wir sie unbedingt haben.

Ich möchte Ihre Aussage nicht so stehen lassen, Herr Kefer. Völlig richtig ist, dass wir das am Montagabend besprochen haben. Es wurde gesagt, dass mit Ihnen besprochen werden soll, welche Anteile der BAST wir haben können. Am Mittwochmittag habe ich einen Anruf erhalten, und mir wurde mitgeteilt, wir könnten die BAST heute im Laufe des Tages einsehen.

Herr Kefer, wie können wir die Unterlagen heute einsehen, während wir parallel hier sitzen und uns über Wirtschaftsprüfungsfragen unterhalten? Wir bekommen als ehrenamtlich Tätige – mit Unterstützung – schon sehr viel geregelt. Wir haben gestern Abend um 22 Uhr die Unterlagen der Wirtschaftsprüfer bekommen, die über 100 Seiten umfassen. Darüber hinaus sollen wir heute parallel zur Sitzung das dicke Werk BAST einsehen.

Herr Kefer, das ist für uns kein echtes Angebot gewesen. So können wir uns nicht in der ausreichenden Zeit damit auseinandersetzen und uns sachkundig machen. Das geht nicht. Das ist dann für uns kein wirklich ehrliches Angebot. Es ist zwar ein Angebot, aber ein Angebot, bei dem klar ist, dass es so nicht bearbeitbar ist. Das muss man auch einmal ganz klar sagen.

Sie müssen uns außerdem zugestehen, dass die BAST eine der ersten Unterlagen war, die wir im Rahme der Schlichtung angefordert haben. Wir kämpfen seit dem ersten Schlichtungsgespräch darum.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber nicht unter dem Oberbegriff BAST. Das muss ich hinzufügen.

(Dr. Brigitte Dahlbender: Doch!)

- Nein. Ich habe das noch einmal nachgeschaut. Der Begriff ist mir in der vergangenen Woche zum ersten Mal begegnet. Das sagt aber nichts aus über die Berechtigung der Frage nach der betrieblichen Leistungsfähigkeit. Das ist in Ordnung. Herr Kefer und ich haben am Montag darüber gesprochen, dass sofort die Möglichkeit eröffnet werden soll, die BAST einzusehen, und dass die Unterlagen nach Stuttgart geschafft werden und die Unterlagen natürlich nicht erst heute zur Einsicht zur Verfügung stehen. Wenn das so wäre, wie Frau Dahlbender beschrieben hat, wäre das natürlich nicht möglich.

Was die Unterlagen der Wirtschaftsprüfer betrifft, Frau Dahlbender, muss man eher umgekehrt sagen, dass die Wirtschaftsprüfer für diese sehr schwierige und umfangreiche Arbeit gerade einmal knappe 14 Tage Zeit gehabt haben. Sie sind – Gott sei Dank – mit dieser Aufgabe fertig geworden. Ich habe dieses Opus auch nicht früher bekommen, als Sie es bekommen haben, und die anderen haben es auch nicht früher bekommen. Die Vertreter der Projektbefürworter haben dieses Gutachten auch erst gestern Abend bekommen. Insofern herrscht also Waffengleichheit.

In der Kombination damit, dass Sie heute erst Einsicht in die BAST-Unterlagen nehmen können, was ich aber nicht weiß, ist das natürlich nicht möglich.

Haben Sie einen Vorschlag, wie wir das Problem lösen können, Herr Kefer?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die BAST ist da. Wir haben sie dabei.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir behandeln jetzt aber ein anderes Thema. Jetzt können wir nicht über die BAST reden.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Einzelne Experten könnten jetzt schon hineinschauen. Es könnte aber auch heute Abend Einsicht genommen werden.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir müssen jetzt praktisch vorgehen. Die Frage von Herrn Conradi nach dem Druckfehler ist beantwortet. Die Antwort kann man als befriedigend oder unbefriedigend werten, aber nach meiner Auffassung ist es plausibel, was Herr Kefer gesagt hat. Er wird Sie sicher Einsicht nehmen lassen in die Unterlagen, die zur Verfügung stehen.

Herr Holzhey, haben Sie andere Erkenntnisse aus den Sitzungen des Vorstandes der Bahn AG aus dem Jahr 2002?

**Michael Holzhey:** Nein, aber ich habe eine langjährige Erfahrung im Umgang mit Daten. Dafür ist die Deutsche Bahn berühmt.

Ich sage es einmal so: Das können Sie erst ersehen, wenn Sie zum Beispiel Quervergleiche zu anderen Projekten anstellen. Dann sehen Sie, ob es plausibel ist, dass ein Konzern, bei dem Dutzende Leute Korrektur lesen und der bereits im Jahr 1999 seine Rechnungslegung auf Euro umgestellt hat, bei einem solch epochalen Werk plötzlich einen Tippfehler begeht. Das mag sein, aber ich halte das für sehr unwahrscheinlich. Vor allen Dingen bekommen wir auch Hinweise aus dem Konzern, dass unsere Vermutung sehr wohl stimmt. Das macht uns halt skeptisch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir kommen so aber nicht weiter. Wir haben jetzt die Information. Was Sie sagen, bewegt sich ausschließlich im Bereich der Spekulation. Sie stellen Vermutungen an, haben aber keine Beweise.

Herr Conradi hat gefragt, wie das zu erklären ist. Das hat Herr Kefer durch Vergleiche mit anderen Tabellen dargelegt, und das hat er nach meiner Auffassung auch plausibel gemacht. Die Halbierung dieser D-Mark-Zahlen entspricht einigermaßen exakt den Eurobeträgen. Wir kommen an dieser Stelle nicht weiter. Herr Kefer hat nun eine Antwort gegeben.

Unterstellen wir einmal, sie hätten Recht. Dann wäre Herr Herrmann gefragt, der die Bahn über das Bundesverkehrsministerium zur Rechenschaft ziehen müsste, warum die Bahn im Jahr 2002 die Bundesregierung nicht über die wirklichen Zahlen informiert hat. Die Vertreter des Bundestages können die Frage ja noch einmal aufgreifen und diese Frage an Ort und Stelle stellen.

Wir haben jetzt diese Information bekommen. Mit weiteren Spekulationen und Vermutungen kommen wir überhaupt nicht weiter. Deswegen schlage ich vor, dass wir die Frage nach der Betriebskonzeption – das ist all das, was mit der BAST zusammenhängt – morgen noch einmal aufrufen.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Das kann man morgen noch einmal aufrufen. Ich wollte aber auf Folgendes eingehen: Wenn Sie sagen, die BAST sei in Stuttgart, dann klären wir in der nächsten Viertelstunde - aber nicht vor dem Publikum -, wo das jemand von uns anschauen kann. Dann haben wir bis morgen Zeit.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer von Ihnen ist zuständig?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist der Herr Langefeld.

**Winfried Hermann:** Herr Dr. Geißler, Sie haben mich gerade direkt angesprochen. Ich glaube, die Frage, ob wir in den Parlamenten die richtigen Zahlen zu den richtigen Zeitpunkten gehabt haben, hängt nicht davon ab, was in der BAST stand. Sondern es stellt sich die Frage, ob die Parlamente zu dem Zeitpunkt, als sie sich entschieden haben, die aktuellen Zahlen gehabt haben. Das ist die entscheidende Frage.

Dazu muss man sagen: In Kenntnis der Zahlen heute kann man nicht glauben, dass wir beispielsweise im Jahr 2008 – zu diesem Zeitpunkt hat der Deutsche Bundestag grünes Licht für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke gegeben – Zahlen bekommen haben, die heute längst überholt sind und von denen man weiß, dass sie auch damals nicht aktuell waren, weil sie nachweislich aus früheren Zeiten stammten.

Ich habe mich damals für meine Fraktion sowohl im Haushaltsausschuss als auch im Verkehrsausschuss dafür eingesetzt, dass wir aktuelle Zahlen bekommen. Damals ist seitens der Bundesregierung und der Koalition gesagt worden, die Zahlen seien aktuell und beide Projekte seien die am besten gerechneten Projekte, dabei gebe es nichts zu korrigieren.

(Peter Conradi: Ja, ja, ja!)

Damals waren es 2,5 Milliarden € für den Stuttgarter Bahnhof und 2 Milliarden € für die Neubaustrecke. Damals gab es schon eindeutige Hinweise aus dem Konzern, aus dem Ministerium, von den Umweltverbänden und von den Experten, dass diese Zahlen nicht aktuell sein können.

Herr Kefer, Sie hatten damals noch eine andere Funktion, trugen aber damals schon Verantwortung für das Netz. Jetzt müssen Sie sagen, ob Sie im Jahr 2008 tatsächlich keine Hinweise darauf hatten, dass die Zahlen überholt waren. Das ist doch die entscheidende Frage.

Wie kann es sein, dass bei einem so großen Projekt, bei dem es um viele Milliarden geht, im Jahr 2008 – das ist noch nicht lange her; in der Zwischenzeit ist nicht sehr viel passiert – von 2,8 Milliarden € für Stuttgart 21 und von 2 Milliarden € für die Neubaustrecke ausgegangen worden ist? Das ist ein Gesamtvolumen von 4,8 Milliarden €. Damals hieß es, gut die Hälfte, also 2 Milliarden € zahlt Baden-Württemberg. Dann mussten die Abgeordneten des Deutschen Bundestages annehmen, dass sie solch ein Schnäppchen nicht wieder bekommen.

Keiner hat genau nachgefragt. Das ist bedauerlich, muss ich ganz offen sagen. Ich hätte mir gewünscht, dass auch Parlamentarier der Koalition damals gesagt hätten: Das wollen wir aber genauer sehen. Wir wollen genauer prüfen, ob die Zahlen aktuell sind und stimmen.

Das ist aber nicht geschehen. Das ist außerordentlich bedauerlich. Wenn man von einer Bringschuld ausgeht, dann hätte die Bahn ihren Eigentümer, also das Parlament – nicht nur die Mehrheit, sondern alle – informieren und sagen müssen: Wir haben derzeit keine aktuellen Zahlen, aber wir liefern sie nach. – Das haben Sie aber nicht getan.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dazu möchte ich gern etwas sagen. Die Frage der richtigen Zahlen werden wir heute im Zusammenhang mit den Kosten des Bahnhofs so gut es geht behandeln. In diesem Zusammenhang muss das sicherlich auch beantwortet werden. Das hat aber nicht unmittelbar etwas mit diesem Druckfehler aus dem Jahr 2002 zu tun.

Herr Conradi hat gefragt, ob das ein Druckfehler sei oder eine absichtsvolle Vertuschung qua BAST der Öffentlichkeit und dem Parlament gegenüber. Auf diese Frage hat Herr Kefer nach meiner Auffassung eine plausible Antwort gegeben. Wenn man das infrage stellt, bewegt man sich im Bereich der Spekulation. Dafür ist die Zeit aber zu schade.

Deswegen gehen wir jetzt zur Tagesordnung über. Sind Sie damit einverstanden? – Ich sehe keinen Widerspruch. Ich schaue auch in keine Richtung, weil ich keine Wortmeldung sehen will, die möglicherweise die Debatte verlängert.

Nun kommen wir zur heutigen Tagesordnung. Heute Morgen diskutieren wir über den Tiefbahnhof und heute Nachmittag über die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Beide Projekte sollen anhand von bestimmten Themenbereichen abgehandelt werden. Das ergibt sich nachher aus dem Vortrag von Herrn Kefer. Die Themen lauten: Kostenkalkulation, Einspar- und Optimierungspotenziale, Finanzierung, Risiken, Bauzeit, Ausstiegskosten. Dazu nehmen nachher auch die Wirtschaftsprüfer Stellung.

Ich schlage Ihnen vor, dass wir wie folgt vorgehen. Zuerst gibt es eine Präsentation der Projektbefürworter von Herrn Dr. Kefer. Ich nehme an, dass Herr Dr. Kefer ungefähr eine halbe Stunde braucht. Dann folgen – gebündelt innerhalb einer halben Stunde - die Stellungnahmen der Projektgegner. Als Redner sind mir die Herren Kretschmann, Vieregg und Holzhey genannt worden. Dann folgt die Präsentation der Ergebnisse der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Dann sage ich noch etwas zu der ganzen Sache, und dann diskutieren wir. Können wir so verfahren? – Dann haben Sie das Wort, Herr Kefer.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Kretschmann, ich möchte meinen Vortrag damit beginnen, dass ich kurz auf Ihre Einlassung antworte. Ihr Anliegen, auf eine Art und Weise über wichtige Entscheidungen informiert zu werden, dass auch Entscheidungen getroffen werden können, ist natürlich extrem legitim. Dazu muss man wissen, zu welchem Zeitpunkt man in einem Projekt welchen Status erreicht hat. Die Frage, die immer wieder in den Raum gestellt wird, lautet, ob wir vorsätzlich Daten zurückgehalten haben oder ob wir vorsätzlich falsch informiert haben. Diese Fragen möchte ich gern mit einem klaren Nein beantworten.

Ich möchte deshalb in meinem Vortrag ausführen, wie bei der Ermittlung der Daten vorgegangen worden ist und zu welchem Zeitpunkt welche Unsicherheit im Datenbestand enthalten war.

(Anlage 1 – Seite 2)

Deshalb möchte ich meinem Vortrag eine kurze Präambel voranstellen, die ein Stück weit verdeutlicht, warum wir bei diesem Thema überhaupt mit Wirtschaftsprüfern gearbeitet haben. Wir haben im Vorfeld der Schlichtung gegenüber Herrn Geißler zum Ausdruck gebracht, dass wir im Rahmen der Schlichtung zum Teil über sensible Daten diskutieren. Die Daten sind deshalb sensibel, weil diese Daten Kostenkalkulationsdaten der Deutschen Bahn AG sind und wir davon ausgehen müssen, dass wir Probleme bei der Durchführung unserer Ausschreibungsverfahren bekommen werden, wenn diese Kostenkalkulationsdaten an die Öffentlichkeit geraten. Das Problem besteht darin, dass sich unter Umständen nicht der Wettbewerb zeigt, den wir uns erhoffen. Dies würde kostentreibend wirken.

Aus diesem Grund befinden wir uns in dem Dilemma, auf der einen Seite Transparenz walten zu lassen, wie wir es im Rahmen der Schlichtung zugesagt haben, und auf der anderen Seite das Projekt insgesamt zu schützen. Vor diesem Dilemma werden wir in der heutigen Diskussion noch öfter stehen. Das erwarte ich zumindest. Einen Teil des Dilemmas werden wir durch den Einsatz der Wirtschaftsprüfer lösen können. An der einen oder anderen Stelle in der Diskussion werden wir vermutlich aber trotzdem noch einmal auf diesen Punkt stoßen.

Hintergrund ist, dass wir aufgrund der Größe des Projekts europaweite Ausschreibungen durchzuführen haben und dabei alle Bieter in jeder Hinsicht gleich zu behandeln haben. Während der Ausschreibung gegebene Informationen dürfen zu keiner Wettbewerbsbeeinflussung oder einer Beeinflussung der Verfahren führen. Im Falle der Verletzung solcher Regeln können die Bieter Rechtsschutz suchen. Das bedeutet, wir hätten dann im Zweifelsfall eine Anklage am Hals und hätten uns dieser zu erwehren.

Aus diesem Grunde habe ich in der folgenden Präsentation Zahlen stellenweise nur in aggregierter Form aufgeführt. Die Zahlen sind allerdings den Wirtschaftsprüfern in

einer sehr viel detaillierteren Form zur Verfügung gestellt worden. Wir haben – um das einmal plastisch zum Ausdruck zu bringen – innerhalb der vergangenen zwei Wochen etwa 30 Aktenordner für Stuttgart 21 und weitere 20 Aktenordner für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in diesen Datenraum eingestellt. Die drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften haben mit jeweils vier bis fünf Personen an diesem Thema gearbeitet, sodass eine Durchsicht dieser Ordner durch insgesamt ungefähr 15 Personen erfolgt ist. Das war der Umfang der Prüfung. Wir haben also den Wirtschaftsprüfern sehr viel detailliertere Informationen zur Verfügung gestellt.

(Anlage 1 – Seite 3)

Wir reden heute über die Kostenkalkulation für Stuttgart 21. Wir reden außerdem über Einsparpotenziale und Optimierungen. In der Kostenkalkulation sind Einsparpotenziale und Optimierungen enthalten. Wir reden außerdem über die Finanzierung und die Finanzierungsstruktur. Ferner reden wir über Risiken und Chancen. Darüber werden wir im Anschluss mit Sicherheit die größten Diskussionen führen. Ferner reden wir über Ausstiegskosten und Ersatzinvestitionen.

(Anlage 1 – Seite 4)

Ich beginne – an dieser Stelle wird es wahrscheinlich für Sie sehr interessant, Herr Hermann – mit der Historie der Kostenkalkulation für Stuttgart 21. Als wir von Projektkosten von 3,076 Milliarden € sprachen, hatte Stuttgart 21 einen Planungsstand, der einer Vorplanung auf der Basis der Daten des Jahres 1999 entsprach, die im Jahr 2004 adaptiert wurde.

Die Diskussionen, die über dieses Projekt – offensichtlich im Jahr 2008 - geführt wurden, entsprachen nicht der nachgezogenen Entwurfsplanung, die im Jahr 2009 Grundlage für eine neue Kostenkalkulation war.

Die Anzahl der Planfeststellungsbeschlüsse betrug zum damaligen Zeitpunkt null. Die Kosten entsprachen dem Stand des Jahres 2004. Die Kostendetaillierung war noch relativ rudimentär. Man hat zwar schon die Einzelkosten bezogen auf Gesamterwerke ermittelt, aber ohne eine dahinter liegende Detailplanung.

Dabei ergab sich eine Kostenschätzung von 2,810 Milliarden €. Dies entspricht den Realwerten der Bau- und Planungskosten auf der Basis des Jahres 2004. Die Nominalisierung, auf die ich in der Folge noch eingehen werde, betrug 266 Millionen €, und zwar gewerkescharf für zehn Jahre Bauzeit.

Unter Nominalisierung versteht man die Beinhaltung einer möglichen Preissteigerung über die Zeit. Wenn Sie so wollen, ist die Nominalisierung eine Inflationsrate. Dabei stellt sich natürlich die Frage, welche Inflationsrate bei einer solchen Kostenkalkulation zu berücksichtigen ist.

Daraus ergibt sich die berühmte Zwischensumme von 3,076 Milliarden €. Bei der Verhandlung der Finanzierungsvereinbarung wurde zu diesen 3,076 Milliarden € ein Risikopuffer von 1,450 Milliarden € hinzugerechnet, sodass sich eine Gesamtfinanzierungssumme von 4,526 Milliarden € ergibt.

Diese 4,526 Milliarden € waren die Basis für die Finanzierungsvereinbarung. Diese Summe ist auch in der Finanzierungsvereinbarung vollständig berücksichtigt.

Der Risikopuffer von 1,450 Milliarden € entstand dadurch, dass wir gesagt haben – nachdem der Planungsstand noch nicht so weit fortgeschritten ist -, dass hinter den einzelnen Gewerken Detailplanungen stehen. Da die Planfeststellungsverfahren zu einem sehr viel früheren Zeitpunkt stattfanden, haben wir mit Unsicherheiten in dieser Kostenschätzung gerechnet. Diese Unsicherheiten haben wir letztlich durch diesen Risikopuffer aufgefangen.

Der Risikopuffer ist übrigens im Auftrag des Landes untersucht worden, weil man nicht ohne Weiteres akzeptieren wollte, dass bei einem Projekt von rund 3 Milliarden € ein Risikopuffer von ungefähr 1,5 Milliarden € hinzukommt. Es hat also eine Untersuchung durch Drees & Sommer im Auftrag des Landes stattgefunden. Als Ergebnis dieser Untersuchung wurde zum damaligen Zeitpunkt eine Spanne von 500 Millionen € bis 1,5 Milliarden € veranschlagt. Daher bewegen wir uns mit dem Risikopuffer eher am oberen Ende der damaligen Untersuchung.

Das ist der Hintergrund der grundsätzlichen Kostenkalkulation des Projektes. Das ist auch die Basis für die Finanzierungsvereinbarung.

(Anlage 1 – Seite 5)

Im Jahr 2009 wurde erneut eine Kostenkalkulation angestellt unter Berücksichtigung der vollständigen Erkenntnisse aus der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Entwurfsplanung und aus dem Planfeststellungsverfahren, die bis dahin durchgeführt worden sind. Damit hat man die ursprüngliche Kostenschätzung aktualisiert und präzisiert.

Der Planungsstand war in diesem Fall also eine Entwurfsplanung auf der Basis des Jahres 2009. Zu diesem Zeitpunkt lagen fünf Planfeststellungsbeschlüsse vor. Zwei stehen noch aus. Zur Verdeutlichung dessen, welchen Einfluss die noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren haben können, sage ich Ihnen, dass sie ca. 15 % der Gesamtsumme umfassen. Das heißt, 85 % der Gesamtsumme sind mittlerweile auch planfestgestellt.

Der Kostenstand belief sich auf den Stand des Jahres 2008, weil die Nachkalkulation im Jahr 2009 erfolgte.

Die Kostendetaillierung war eine Detailkalkulation mit genauen Massen und Einheitspreisen innerhalb der Gewerke. Das bedeutet, die Entwurfsplanung besagt, wie

die Bauwerke auszuführen sind, welche baulichen Maßnahmen zu ergreifen sind. Damit kann man ausrechnen, mit wie vielen Kubikmeter Beton, mit wie vielen Tonnen Stahl usw. kalkuliert werden muss.

Deshalb hatten wir an dieser Stelle eine sehr viel genauere Basis für die Kostenkalkulation. Das Ergebnis waren 3,765 Milliarden €. Dies entsprach den Realwerten der Bau- und Planungskosten auf der Basis des Jahres 2008. Außerdem wurde von einer Nominalisierung von 323 Millionen € - gewerkescharf für zehn Jahre Bauzeit – ausgegangen.

Dies führte zu der heute bekannten Kostenkalkulation von 4,088 Milliarden €. Damit haben wir einen verbleibenden Risikopuffer von 438 Millionen €. Dies entspricht etwa 11 % der Kostenschätzung. Die Gesamtsumme ist identisch geblieben und liegt bei 4,526 Milliarden €. Die Finanzierungsvereinbarung ist also aufgrund dieser Kostenkalkulation nicht zu verändern.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** An dieser Stelle muss ich Sie kurz unterbrechen. Herr Kirchberg, können Sie den Zuschauern erläutern, was ein Planfeststellungsbeschluss ist?

**Josef-Walter Kirchberg:** Das erkläre ich sehr gern, Herr Dr. Geißler. Ein Planfeststellungsbeschluss ist sozusagen die Baugenehmigung, die für dieses Eisenbahnbauvorhaben erteilt wird.

Während bei einer Baugenehmigung die wesentlichen Rahmenbedingungen in der Landesbauordnung zu finden sind, ist es bei der Planfeststellung hingegen so, dass alle interessierenden Belange zusammengetragen werden und dann geprüft wird, ob diese Belange mit dem geplanten Bauprojekt in Übereinstimmung zu bringen sind.

Am Ende – das ist eine sehr komplexe Abwägungsentscheidung – sagt dann das Eisenbahnbundesamt, ob der von der Bahn vorgelegte Plan verwirklicht werden darf, ob also gebaut werden darf.

Mit anderen Worten: Ein Planfeststellungsbeschluss ist eine Baugenehmigung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Danke.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Zur Klarstellung: Diese Baugenehmigung beinhaltet auch sehr genaue Vorgaben darüber, wie zu bauen ist.

Als Kostenänderung schlägt dann zu Buche, wenn im Vergleich zur eingereichten Entwurfsplanung während des Planfeststellungsverfahrens Veränderungen durch das Eisenbahnbundesamt veranlasst werden, die anschließend umgesetzt werden müssen. Dies ist dann teilweise kostenträchtig. Das ist einer der Gründe dafür, weshalb in der Kostenschätzung die Kosten nach oben gegangen sind.

Jetzt noch einmal zu dem berühmten Thema der Nominalisierung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist auch so ein Begriff, den irgendwelche Bürokraten erfunden haben. Das ist halt die Inflationsrate. Das ist doch nichts anderes als ein Verschleierungsbegriff.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, da ich den Einwand erwartet habe, bemühe ich mich jetzt, zu erklären, was das eigentlich ist und wie wir diese Inflationsrate berücksichtigt haben.

(Anlage 1 – Seite 6)

Mögliche Preissteigerungen, über die wir hier reden - -

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist keine Verschleierung von Ihnen, sondern das ist wahrscheinlich gängig so. Überall dort, wo Behörden und Unternehmen tätig sind, gibt es so etwas.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** In der Projektkalkulation haben wir mögliche Preissteigerungen über die Jahre hinweg bei allen Gewerken berücksichtigt, und zwar gemäß der erwarteten Vergabekonditionen und der Realisierungszeiträume.

Um Ihnen das zu verdeutlichen, habe ich ein Beispiel aufgeschrieben. Wenn ein Gewerk A, beispielsweise ein Tunnel, ausgeschrieben und zu einem bestimmten Zeitpunkt vergeben wird, dann ist es sehr erheblich, ob man einen Festpreis oder einen Gleitpreis vereinbart. Im Falle eines Festpreises realisiert der Anbieter den Tunnel zu einem bestimmten festgelegten Preis, und zwar unabhängig von der Dauer der Bauzeit. Wir bezahlen immer nur ein und denselben Preis.

Aus diesem Grund ist eine Preissteigerung immer nur bis zum Vergabezeitpunkt zu berücksichtigen, weil der Anbieter Preissteigerungen im Realisierungszeitraum eigenständig berücksichtigt. Wenn wir bis zum Ende der Bauphase des Projektes eine Preissteigerung berücksichtigen würden, dann würden wir die Preissteigerung während der Realisierung des Projektes doppelt berechnen, weil der Anbieter sie auch berechnet. Die logische Konsequenz ist deshalb, dass die Preissteigerung bis zum Vergabetermin zu berücksichtigen ist, wenn zum Festpreis vergeben wird.

Anders sieht es aus, wenn eine Vergabe zum Gleitpreis erfolgt. Wenn man beispielsweise ein Gewerk B zu einem bestimmten Zeitpunkt vergibt, also den Auftrag erteilt und mit dem Lieferanten einen Gleitpreis vereinbart, dann tragen wir als Auftraggeber das Risiko steigender Preise. Deswegen muss in diesem Fall die Preissteigerung bis zum Ende des Realisierungszeitraums angesetzt werden.



Das heißt, wir haben bei diesem Projekt zu berücksichtigen, dass bestimmte Gewerke zu bestimmten Zeitpunkten realisiert werden. Außerdem haben wir zu berücksichtigen, ob die Vergabe zum Festpreis oder zum Gleitpreis erfolgt. Was jeweils zur Anwendung kommt, hängt von der Vergabestrategie sowie von den Gepflogenheiten in bestimmten Branchen ab. Das ist bei diesem Projekt detailliert hinterlegt worden.

Als nächstes stellt sich die Frage, welcher Preissteigerungsfaktor pro Jahr, also Nominalisierungsfaktor angesetzt wurde. Wie haben wir also die Preissteigerungen berücksichtigt? Wir haben grundsätzlich mit einem Faktor von 1,5 % pro Jahr gerechnet. Es stellt sich die Frage, warum wir gerade einen Faktor von 1,5 % pro Jahr verwendet haben.

(Anlage 1 – Seite 7)

Wir haben uns an der jährlichen Steigerung des Baupreisindex für den Straßenbau in Baden-Württemberg orientiert. Wir haben uns für diesen Index entschieden, weil der Straßenbau unseren Bauwerken sehr ähnlich ist.

Die jährlichen Preissteigerungen in den vergangenen 20 Jahren unterlagen gewissen Schwankungen. Der Mittelwert der Preissteigerungen der vergangenen 20 Jahren liegt bei 1,33 %. In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass wir die erste Kostenschätzung im Jahr 2004 zu einem Zeitpunkt gemacht hatten. Zuvor hatte es lange Zeit lang nur geringe Preissteigerungen gegeben. Die Kostenschätzung, die jetzt vorliegt, setzt auf einer deutlich höheren Absprungbasis auf, nämlich im Jahr 2008. Final ist die Feststellung zu machen, dass der angenommene Nominalisierungsfaktor von 1,5 % in etwa die Entwicklung der vergangenen 20 Jahre reflektiert. Das haben wir aufgrund dieser Argumentation als Projektion in die Zukunft angenommen.

(Anlage 1 – Seite 8)

Nun komme ich auf die Einsparpotenziale zu sprechen. Die Einsparpotenziale sind immer wieder heftig diskutiert worden. Ich habe hier aufgezeigt, welche Einsparpotenziale in der Kostenkalkulation enthalten sind.

Ich will Ihnen kurz erläutern, was ich unter einer Harmonisierung der Materialpreise auf erzielte Vergabewerte 2008/2009 verstehe.

Wir haben – an dieser Stelle würde ich gern auf die nächste Folie springen -

(Anlage 1 – Seite 9)

das Projekt Stuttgart 21 nicht vollständig selbst geplant. Sondern wir haben Ingenieurbüros mit der Erstellung einzelner Planabschnitte beauftragt. Insgesamt haben über 60 Planungsbüros an der Planung von Stuttgart 21 mitgearbeitet. Diese stammen zum Teil aus der direkten Umgebung und zum Teil aus der ferneren Umgebung.

Diese 60 Planungsbüros haben jeweils einen Teil des Projekts geplant. Sie sehen hier die einzelnen Planfeststellungsabschnitte sowie die Anzahl der hauptbeauftragten Planungsbüros. Die hauptbeauftragten Planungsbüros haben dann wieder Unteraufträge an weitere Planungsbüros vergeben. Insgesamt liegen Ergebnisse von 60 Planungsbüros vor.

Diese Planungsbüros haben nicht nur die ingenieurmäßige Beplanung der einzelnen Teilabschnitte gemacht, sondern auch die dazugehörige Kostenkalkulation durchgeführt.

Jetzt gehe ich wieder zurück auf die vorherige Folie.

(Anlage 1 – Seite 8)

Wenn man sich die Kostenkalkulationen, die die Ingenieurbüros durchgeführt haben, anschaut, dann erkennt man, dass bei verschiedenen Materialpreisen von sehr unterschiedlichen Annahmen ausgegangen wird. Im Klartext bedeutet das, dass die Ingenieurbüros für ein Tonne Stahl durchaus unterschiedliche Ansätze gewählt haben. Diese unterschiedlichen Ansätze für eine Tonne Stahl haben wir gleichgezogen, und zwar auf der Basis von Vergabewerten, die wir im Jahr 2008 bzw. 2009 erreicht haben. Wenn Sie so wollen, haben wir impliziert, dass wir als Großkonzern eine andere Möglichkeit haben, Stahl zu kaufen, als ein relativ kleines Planungsbüro sie hat, das natürlich zu schlechteren Konditionen einkauft, als wir das als Deutsche Bahn können. Daraus ergeben sich diese 377,4 Millionen €

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kefer, Sie müssen aber irgendwann zu der Frage Stellung nehmen, ob solche Einsparungen beim Material möglicherweise zu einer Verminderung der Sicherheit führen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Diese Frage kann ich gleich beantworten, Herr Geißler.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir haben erlebt, dass Bauwerke zusammengebrochen sind, weil zu billig gebaut worden ist, nicht bei der Bahn, aber insgesamt.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich bin Ihnen dankbar für die Frage. Um eines ganz klar herauszustellen: Die Harmonisierung der Materialpreise bezieht sich nur auf die Preise, aber nicht auf die Mengen. Wir haben die Mengen vollkommen unverändert gelassen.

Das bedeutet, die Planung innerhalb der einzelnen Gewerke ist vollkommen unverändert belassen worden. Wir haben lediglich gesagt: Wenn wir eine Tonne Stahl einkaufen, können wir das zu besseren Konditionen, als dies ein kleine Firma mit geringeren Mengen kann. An der Konstruktion ist also nichts verändert worden.

Ferner haben wir Kostenreduzierungen aus zu kaufenden Grundstücken und Grundstücksrechten in Höhe von 129,9 Millionen €. Darauf möchte ich gleich noch einmal zurückkommen. Dafür habe ich noch eine gesonderte Folie vorbereitet.

Im Grunde genommen geht es hierbei um Folgendes: Die Planer haben als Planansatz und als Randbedingung von uns mitbekommen, dass die Grundstücke, die für Stuttgart 21 notwendig sind, kalkulatorisch so zu berücksichtigen sind, als wenn sie gekauft werden müssten, und zwar zu Einheitspreisen. Das hat sich in der Kalkulation niedergeschlagen.

Wenn man nachschaut, um welche Grundstücke es sich handelt, stellt man sehr schnell fest, dass dies Grundstücke sind, die heute bereits im Besitz der Bahn oder eines Vertragspartners sind. Damit fallen die von den Planungsbüros ursprünglich angesetzten Kosten nicht an, weil die Grundstücke bereits existieren.

Der gleichen Logik wie bei den Materialkosten folgt die Harmonisierung der Kosten für Baustelleneinrichtungen. Dabei haben wir große Unterschiede festgestellt. Auch diese Unterschiede haben wir harmonisiert, also gleichgezogen, sodass wir insgesamt auf diese Art und Weise auf eine Einsparsumme von ungefähr 600 Millionen € kommen.

(Anlage 1 – Seite 9)

Diese Folie kann ich jetzt überspringen, weil ich zuvor schon erklärt habe, dass insgesamt über 60 Planungsbüros mitgearbeitet haben, welchen Einfluss dies hatte und wie wir koordinierend tätig geworden sind.

(Anlage 1 – Seite 10)

An dieser Stelle möchte ich auf die Grundstücksfrage zurückkommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich wollte nur noch einmal daran erinnern, welches Thema wir derzeit behandeln. Das entzieht sich möglicherweise der allgemeinen Aufmerksamkeit.

Sie stellen jetzt dar, wie Sie von 4,088 Milliarden auf 4,XY Milliarden € kommen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, ich stelle dar, dass die ursprüngliche Kostenschätzung höher war und was wir von dieser ursprünglichen Kostenschätzung abgezogen haben als Einsparpotenzial, um auf die 4,088 Milliarden € zu kommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Planungsbüros haben also mit höheren Kosten gerechnet.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Sehr wohl.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das steht übrigens im Prüfbericht der Wirtschaftsprüfer auf Seite 17. Dort kann man das genau nachlesen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Wenn Sie die Beträge der Planungsbüros addieren, kommen Sie auf eine Größenordnung von 5 Milliarden €. Die Einsparpotenziale, die ich gerade vorgestellt habe, und die technischen Optimierungen, die ich gleich noch darstellen werde, führen zu diesen Einsparungen und damit zu einer Summe von knapp 4,1 Milliarden €. Insofern sind die Einsparungen und technischen Optimierungen notwendig und richtig, um genau zu dieser Summe zu kommen.

Ursprünglich sind von den Planern 269,1 Millionen € für Grundstückskäufe einkalkuliert worden. Wenn die Bahn die Grundstücke, die sie heute besitzt, kostenfrei einbringt, bedeutet das eine Ersparnis von gut 80 Millionen €.

Wenn eine Überprüfung der von den Planern angesetzten Preise für Grundstücke von Land, Stadt und Flughafen zeigt, dass die Preissteigerung der vergangenen Jahre, die angenommen wurde, nicht stattgefunden hat, dann bringt das eine Ersparnis von 25,2 Millionen €.

Eine detaillierte Bewertung der Kosten für die dingliche Sicherung nach dem Münchener-Sellner-Verfahren bringt ein Einsparpotenzial von 22 Millionen €. Herr Geißler, ich muss ganz offen gestehen, dass ich Ihnen das auch nicht so wirklich erklären kann, weil ich kein Fachmann dafür bin.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann lassen wir es weg.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Daraus entstehen aber noch einmal Einsparungen in Höhe von 22 Millionen €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielleicht können wir diese Detaildarstellungen einfach weglassen. Das können wir auch nachher noch machen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Aus den Grundstücksbetrachtungen ergibt sich also ein Einsparpotenzial in Höhe von insgesamt rund 130 Millionen €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Wirtschaftsprüfer werden dazu noch Stellung nehmen. Wir können das also relativ zügig behandeln.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die Partner sind im Gespräch über die Realisierung der Einsparpotenziale.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Nur damit klar ist, was er sagt: Die 25 Millionen € - -

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie haben nicht das Wort. Wollen Sie eine Zwischenfrage stellen?

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte schön.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Was heißt Überprüfung? Heißt das, dass Land, Stadt und Flughafen der Bahn 25 Millionen € erlassen?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein. Das heißt das nicht. Bei den Grundstückspreisen, die in der Kalkulation angesetzt wurden, wurde – jetzt sind wir wieder bei der Nominalisierung – eine Preissteigerung in die Kostenkalkulation einbezogen.

Durch bestimmte Untersuchungen und bestimmte Aussagen wissen wir aber, dass die Grundstückspreise von 2004 bis 2010 nicht gestiegen, sondern in etwa gleich geblieben sind. Das hier ist nur der Betrag, der für die Nominalisierung in der Kostenkalkulation ursprünglich angesetzt wurde. Das ist damit praktisch die Korrektur einer nicht vorhandenen Nominalisierung. Das heißt nicht, dass uns dieses Geld geschenkt wird.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich möchte mich jetzt einmal an die Zuschauer wenden: Schalten Sie bitte nicht ab.

(Heiterkeit)

Das ist nur für Fachleute nachvollziehbar. Uns interessiert das jetzt aber nicht so sehr. Das ist erst dann interessant, wenn wir darüber diskutieren, ob diese Berechnungen plausibel sind. Sie informieren uns darüber.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich möchte auch ein Wort an die Zuschauer richten: Das wird heute trocken. Darauf muss man sich einstellen. Das Thema ist aber wichtig.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Wölfle, ich bin ganz Ihrer Meinung. Zahlen sind manchmal sehr trocken.

Herr Geißler, ich versuche es noch einmal klarzumachen. Nehmen wir einmal an, Sie haben heute ein Haus und planen, dieses Haus im Jahre 2020 zu verkaufen. Der Wert dieses Hauses beträgt heute 200 000 €. Ich vermute einmal, dass Sie genauso wie ich bescheiden wohnen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich äußere mich nicht zu dieser Vermutung, vor allem nicht zu der Vermutung, die Ihr Haus betrifft.

(Heiterkeit)

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die Planer haben damit gerechnet, dass dieses Haus im Jahr 2020 für 300 000 € verkauft werden kann.

Das heißt bezogen auf unsere Kostenkalkulation, dass dieses Haus im Jahr 2010 für 300 000 € verkauft werden kann. Jetzt stellen wir aber fest, dass sich die Hauspreise im Jahr 2010 gar nicht so stark von den Hauspreisen im Jahr 2004 unterscheiden. Das heißt also, dass die ursprünglich in der Kostenkalkulation getroffene Annahme, 100 000 € mehr für das Haus zu bekommen, nicht der Wahrheit entspricht.

Diese 25 Millionen € in diesem Zusammenhang basieren genau auf diesem Effekt.

(Anlage 1 – Seite 11)

Nun zu den technischen Optimierungen, die wir vorgesehen haben. Hierbei geht es einmal um die Detailplanung von Tunnelwandstärken unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Quelldrücke gemäß dem Gutachten von Herrn Professor Wittke. Herr Wittke ist bereit und in der Lage, dazu Detailinformationen zu geben, falls Bedarf dazu besteht.

Wir haben einen maschinellen Vortrieb statt Spritzbetonweise im Tunnelbau an bestimmten Stellen angesetzt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das mit den Quelldrücken müssen Sie noch einmal erläutern.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Darauf komme ich gleich noch einmal zu sprechen. Ich habe dazu ein Foto dabei.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** An die Zuschauer: Bitte nicht verzweifeln.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Bitte nicht verzweifeln. Ich gebe lediglich einen Überblick und gehe auf die einzelnen Punkte gleich noch einmal ein.

Eine dritte Optimierung ergibt sich durch eine teilweise Reduktion der Mehrkosten gegenüber 2004 bei der eisenbahntechnischen Ausrüstung. Auch dazu habe ich ein Bild mitgebracht.

Ferner ergibt sich eine Optimierung durch eine Herausnahme von Rückbaukosten für eine bestimmte Fläche, da dies Bestandteil eines Immobilienprojektes ist. Hierzu habe ich keine Folie vorbereitet, weil der Sachverhalt ein sehr einfacher ist. Es geht

nicht darum, dass wir keinen Rückbau wollen. Sondern es geht darum, dass wir ihn schlichtweg - -

(Werner Wölfle: Herausrechnen!)

- Nein. Es geht darum, dass wir ihn in einem anderen Projekt kalkuliert haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt wird es wieder vollkommen unverständlich.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Auch an dieser Stelle unternehme ich den Versuch, es verständlich zu machen.

Wenn sich der Stuttgarter Bahnhof in der Tieflage befindet, wollen wir das Gleisvorfeld abbauen, damit die Flächen für die Stadtentwicklung zur Verfügung stehen. Der Abbau des Gleisvorfeldes, also der Schienen, des Schotters, der Schwellen usw., bezieht sich genau auf den Posten, über den wir hier reden. Es geht also um die Kosten für den Rückbau.

(Gangolf Stocker: Das Gleisvorfeld gehört aber der Stadt!)

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Genau das wollte ich fragen. Gehen Sie davon aus, dass die Stadt Stuttgart für die Immobilien zuständig ist und deswegen die Stadt Stuttgart die Gleise abräumt? Oder zahlen Sie das, sodass das einfach über eine andere Firma gebucht wird?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die klare Aussage ist: Wir machen das. Wir zahlen das. Wir haben aber neben dem Projekt Stuttgart 21 ein Immobilienprojekt. Wir haben Grundstücke an die Stadt verkauft. Dafür haben wir Einnahmen erzielt. Bei diesem Immobilienprojekt sind die Kosten für den Rückbau des Gleisvorfeldes enthalten, weil das zur Entwicklung der Flächen gehört.

Das gehört also nicht zum Projektumfang von Stuttgart 21. Herr Wölfle, wenn Sie so wollen, haben wir dort eine Doppelkalkulation eliminiert.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Sie haben eine Kalkulation verlagert.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein. Das ist eliminiert. Wenn die Rückbaukosten im Immobilienprojekt und in S 21 enthalten wären, dann hätten wir eine Doppelkalkulation dieser Kosten. Das haben wir aber eliminiert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich lasse keine weiteren Fragen zu; denn das führt nur zu noch mehr Verwirrung. Wir können das alles nachher erörtern, falls notwendig, wenn auch die Wirtschaftsprüfer ihre Stellungnahme abgegeben haben.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Daraus resultiert ein Optimierungspotenzial von insgesamt 294 Millionen €. Auch in diesem Fall gilt das klare Aviso: Für die Optimierung des Tunnelbaus und bei den sonstigen technischen Optimierungen sind noch Planänderungen durch das Eisenbahnbundamt zu akzeptieren. Dies gilt beispielsweise für den maschinellen Vortrieb. Dabei wollen wir statt der Spritzbetonweise den maschinellen Vortrieb verwenden. Dies muss allerdings am Ende vom Eisenbahnbundesamt „quergeschrieben“ werden. Das wäre aber ein normales Planänderungsverfahren, das es an anderer Stelle auch schon gegeben hat.

(Anlage 1 – Seite 12)

Jetzt kommen wir zu den einzelnen Punkten, die ich gerade vorgestellt habe. Beim Vortrag von Herrn Professor Wittke haben wir gesehen, dass insbesondere beim Eintritt in den Anhydrit Abdichtungsbauwerke eingeführt werden. Diese Abdichtungsbauwerke sind heute erheblich aufwändiger geplant, als sie in der Vergangenheit geplant waren. Hinzu kommt, dass wir heute gegenüber der vergangenen Kostenschätzung im Jahr 2004 außerdem eine erheblich aufwändigere Voruntersuchung hatten und damit auch erheblich genauer wissen, was im Anhydrit passiert.

Damit ist es möglich, die Tunnelwandstärken zu optimieren, weil die dafür anzusetzenden Auslegungsdrücke und die dafür anzusetzenden Quelldrücke jeweils dem Abschnitt entsprechen, an dem Quellen auftreten bzw. keine Quellen auftreten. Das bedeutet, heute liegen sehr viel detailliertere Auslegungsdaten vor als in der Vergangenheit. Damit kann man auch eine sehr viel angepasstere Konstruktion wählen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Für die Zuschauer, die jetzt zum ersten Mal zuschauen, muss man noch einmal sagen, um welches Problem es geht.

Anhydrit ist eine Gipsgesteinsmasse im Boden. Wenn diese mit Wasser in Verbindung gerät, dann quillt sie auf. Das muss verhindert werden. Das ist zum Beispiel der Grund, warum sich in Staufen in Baden die ganze Stadt um einen halben Meter erhöht hat.

Die Verbindung von Anhydrit mit Wasser führt also zum Aufquellen. Das muss natürlich verhindert werden; denn sonst kann nach einer Weile kein Zug mehr fahren, und es kracht alles zusammen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Der eigentliche Hintergrund dieser Optimierungsaufgabe ist folgender: Wenn ich das Quellen zulassen, muss ich natürlich einen sehr viel höheren Quelldruck und damit größere Tunnelwandstärken berücksichtigen. Wenn ich verhindere, dass Wasser in diesen Bereich eindringt, kommt es nicht zum Quellen. Das Quellen findet nicht statt. Damit sind natürlich auch die Tunnelwandstärken entsprechend geringer auslegbar.

(Hannes Rockenbauch: Wenn das Wörtchen „wenn“ nicht wär!)



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist logisch. Das bereden wir aber alles nachher. Es ist aber in der Theorie logisch. Ob es nachher so kommt, ist eine andere Frage.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Dazu möchte ich eine Bemerkung machen, Herr Rockenbach. Die gesamte Ingenieurtechnik basiert darauf, dass entsprechend der Anforderungen und Belastungen konstruiert wird. Genau das passiert hier. Die Vorgehensweise ist immer die gleiche. Solange Sie nur konzeptionell und ungefähr Bescheid wissen, treffen Sie konservative Annahmen, die Ihnen in etwa eine Größenordnung geben. In dem Moment, in dem Sie genau Bescheid wissen, beginnen Sie mit der Auslegung. Damit haben Sie natürlich die Möglichkeit, sehr viel genauer zu kalkulieren. Das führt dann zu den entsprechenden Einsparungen.

(Anlage 1 – Seite 13)

Den Kostenunterschied zwischen Tunnelvortrieb und Spritzbetonweise haben wir untersucht, und zwar im Rahmen einer Vergabeanalyse des Einkaufs der Deutschen Bahn im Mai 2009. Weil wir uns nicht nur auf unsere eigenen Erkenntnisse fokussieren wollten, haben wir darüber hinaus im Juli 2009 ein Ingenieurbüro beauftragt. Dabei sind Ergebnisse vorgelegt worden, bei denen wir unsere Annahmen verifiziert haben.

An dieser Stelle befinden wir uns in einem sensiblen Bereich. Deswegen sage ich jetzt nur, dass wir konservativ vorgegangen sind und unter Berücksichtigung des Zustimmungsriskos durch das Eisenbahnbundesamt nur einen Teil der genannten Einsparpotenziale in der Kostenkalkulation berücksichtigt haben. Die detaillierten Werte haben wir den Wirtschaftsprüfern zur Überprüfung zur Verfügung gestellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Konservativ heißt also realistisch.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Konservativ heißt: mit einem geringeren Betrag als durch diese beiden Institutionen festgestellt.

(Anlage 1 – Seite 14)

Nun zu den Kosten der eisenbahntechnischen Ausrüstung. Es gab einen Kostenstand im Jahr 2004. Ich habe hier Prozentwerte angeführt, weil wir aus vergabetechnischen Gründen nicht die Realwerte nennen wollen. Wir haben im Jahr 2004 die Kosten der eisenbahntechnischen Ausrüstung grob abgeschätzt. Dann haben wir – genauso wie bei anderen Gewerken – ein Planungsbüro, ein externes Ingenieurbüro eine Detailkonstruktion anfertigen lassen. Im Jahr 2008 hatten wir dann einen Kostenstand, der hier zu 100 % angesetzt ist.

Wir glauben, dass bei diesem Kostenstand für das Jahr 2008 ein Einsparpotenzial bezogen auf das Gesamtpaket von 14 % zu realisieren ist. Die Frage ist, warum wir

das glauben. Wir begründen das folgendermaßen. Wir haben bei ungefähr 20 % bis 25 % des Gesamtpaketes Überprüfungen durchgeführt. Dabei haben wir die angesetzten Kosten mit den Preisen verglichen, die wir am Markt mit den heute existierenden Rahmenverträgen erzielen bzw. die wir in den Jahren 2008 und 2009 bei entsprechenden Vergaben erzielt haben. Daraus ergab sich ein Einsparpotenzial von knapp 15 %. Der Rest ist eine Hochrechnung.

Hierbei werden wir in Zukunft zwei Ansätze zur Anwendung bringen. Dies ist zum einen die Bündelung von Ausrüstungsteilen zu größeren Vergabepaketten. Dabei war die Bahn in der Vergangenheit immer sehr erfolgreich. Dies ist zum anderen die Nutzung von Innovationsschritten in nächsten fünf bis zehn Jahren.

Innovationsschritte sind an dieser Stelle anzusetzen, weil wir uns in großen Teilen im Bereich der leit- und sicherungstechnischen Ausrüstung bewegen. In diesem Bereich finden derzeit massive Wandel in der Technologie statt. Was dort in der Vergangenheit gemacht worden ist, wird derzeit sehr stark überführt in Richtung industriell eingesetzter Technik. Industriell eingesetzte Technik bedeutet aufgrund der weiten Verbreitung eine sehr starke Reduktion des Preises.

Wenn Sie wollen, können Sie folgenden Vergleich ziehen. Wenn Sie heute ein Notebook kaufen, das die Leistungsfähigkeit eines Notebooks von vor zwei Jahren hat, dann bezahlen Sie nicht 600 € bis 800 €, sondern vielleicht nur noch 200 € bis 300 €. Das ist ein Preisverfall, der sich auch in diesem Zusammenhang zeigt.

Ein ähnliches Verhalten stellen wir am Markt fest, wenn wir über Zugsicherungssysteme sprechen. Herr Geißler, wir haben bereits über das European Train Control System – kurz: ETCS - diskutiert. Dies sind Ausrüstungen, die hier zu installieren sind. Heute stehen wir noch am Anfang der Entwicklung. In einigen Jahren werden wir durch die große und breitflächige Verbreitung dieser Technik zu deutlich günstigeren Preisen kommen, als dies heute der Fall ist.

(Anlage 1 – Seite 15)

Wie sieht es mit der Finanzierung des Projektes aus?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir müssen uns ein bisschen beeilen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die Finanzierung setzt sich zusammen aus Finanzierungsbeiträgen von insgesamt sechs Partnern. Wenn man die Europäische Union mit einbezieht, sind es insgesamt sogar sieben Partner. Mit mehr als 1,7 Milliarden € trägt die Bahn den größten Teil der Gesamtkosten. Wir haben es hier also nicht mit einem Projekt zu tun, in das die Bahn nicht involviert ist, Herr Conradi.

Wir leisten also einen hohen Eigenbeitrag. Das ist ein Grund dafür, warum wir ein großes Interesse daran haben, dass die Kostenkalkulation eingehalten wird. Wir haben erhebliche eigene wirtschaftliche Interessen an diesem Projekt.

Der Bund leistet einen Beitrag von etwas mehr als 1,2 Milliarden €. Das weicht von dem ab, was in der Vergangenheit häufig kolportiert wurde. Es war die Rede von einem Beitrag des Bundes von 500 Millionen €. Der Hintergrund ist schlichtweg, dass wir Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und aus der sogenannte Anlage 8.2 mit berücksichtigt haben, die originär vom Bund bereitgestellt werden.

Das Land ist mit ungefähr 930 Millionen € dabei. Die Stadt ist mit gut 290 Millionen € dabei. Der Flughafen ist mit 227 Millionen € dabei. Die Region ist mit ca. 100 Millionen € dabei.

Bei dieser Aufteilung ergibt sich eine Gesamtsumme von gut 4,5 Milliarden €. Nur noch einmal zur Erinnerung: Die Kostenkalkulation geht von 4,088 Milliarden € aus. Der Risikopuffer beträgt 438 Millionen €. Wir befinden uns also innerhalb des Finanzierungspaketes.

Es wird immer wieder gefragt, was passiert, wenn die Kosten von 4,526 Milliarden € überschritten werden. Dazu findet sich im Finanzierungsvertrag der Hinweis, dass die Bahn und das Land Gespräche aufnehmen. Nicht mehr und nicht weniger steht dort. Auch das dokumentiert, dass wir besser innerhalb des Rahmens bleiben sollten.

(Anlage 1 – Seite 16)

Nun zu den historischen Planungskosten. Das ist ein Thema, das immer wieder diskutiert wird. Die historischen Planungskosten von 186 Millionen € für das Projekt Stuttgart 21 sind nicht in der Kostenkalkulation berücksichtigt, weil die Bahn sie vorher eigenständig finanziert hat.

Jetzt kann man folgende Betrachtung anstellen. Auf die bilanztechnischen Hintergründe will ich jetzt nicht eingehen, weil es für einen Ingenieur schwierig ist, sie zu verstehen. Noch schwieriger ist es für einen Unbeteiligten, sie zu verstehen. Wir sind gern bereit, weitere Auskünfte zu geben.

Im Grunde genommen stellt sich die Situation folgendermaßen dar: Entweder man nimmt sie heraus, weil wir sie vorher finanziert haben – was richtig ist -, oder aber man addiert sie zu den Kosten. Dann muss man sie aber auch zur finanzierten Summe addieren. Dann kommt man zur gleichen Situation, die wir heute haben, nämlich zu einem Risikopuffer von 438 Millionen €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Geld haben Sie aber schon ausgegeben.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja, das Geld ist bereits ausgegeben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann lassen wir es doch weg.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Einverstanden. Lassen wir es weg.

(Winfried Hermann: Ist es in den 4 Milliarden € enthalten oder nicht?)

- In den 4,088 Milliarden € ist das nicht enthalten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da müssen wir noch viel mehr hinzurechnen.

**Winfried Hermann:** Das ist eine entscheidende Frage. Ich habe gefragt, ob in den 4,088 Milliarden € die Planungskosten, die 438 Millionen € ausmachen, enthalten sind.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die 186 Millionen € sind nicht enthalten, aber die Planungskosten insgesamt sind selbstverständlich darin enthalten.

**Winfried Hermann:** Aber die 186 Millionen € sind nicht darin enthalten.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die 186 Millionen € sind nicht darin enthalten. Die historischen Planungskosten in Höhe von 186 Millionen € sind nicht enthalten. Ansonsten sind die Planungskosten in vollem Umfang enthalten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt machen wir weiter, weil die Leute das nicht verstehen müssen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nun zu den Chancen und Risiken von Stuttgart 21.

(Anlage 1 – Seite 17)

Zunächst zu den Chancen. Wir beobachten, dass es nach Fertigstellung einer Reihe bedeutender Tunnelprojekte Rohbaukapazitäten auf dem Markt gibt. Das ist eine bessere Situation, als wenn der Markt komplett ausgelastet wäre und wenig Interesse an den Aufträgen bestünde. Das stellen wir derzeit aber nicht fest.

Eine weitere Chance sehen wir in der relativ hohen Absprungbasis für Baupreise. Sie erinnern sich an die Statistik, die ich Ihnen gezeigt habe.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was soll das denn nun wieder heißen, eine Absprungbasis?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das heißt, dass wir bereits eine Phase von einigen Jahren hinter uns haben, in der die Preise gestiegen sind. Die Preise werden nicht zehn Jahre lang ununterbrochen steigen. Das entspricht dem Bild, das ich Ihnen vorhin zeigte, auf dem deutlich wurde, dass Preissteigerungen über ein paar Jahre hinweg stattfinden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss aber nicht unbedingt Absprungbasis heißen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass wir technologische Weiterentwicklungen nutzen können.

Nun zu den Risiken. Es bestehen natürlich geologische Risiken. Herr Professor Wittke ist gern bereit, noch etwas dazu zu sagen, wie sie zu quantifizieren sind. Wir sind der Meinung, dass die Risiken bei diesem Projekt minimiert werden durch eine überdurchschnittliche Anzahl an Erkundungsbohrungen und durch spezifische Risikozuschläge in der Kostenkalkulation.

Wir haben Realisierungsrisiken bei Einspar- und Optimierungspotenzialen. Außerdem haben wir Nachtragsrisiken gegenüber den Vergabewerten. Dabei spreche ich nicht von Kostenkalkulationswerten, sondern von Vergabewerten. Wir werden natürlich versuchen, unter den kalkulierten Werten zu vergeben, um genau dies in einem Puffer aufzufangen.

Darüber hinaus haben wir Terminrisiken, die ich gleich noch ansprechen werde. Dabei werde ich eine ganz grobe Plausibilisierung abgeben, was es eigentlich bedeuten würde, wenn sich das Projekt um zwei Jahre verzögern würde.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Den Begriff der Nachtragsrisiken müsste man vielleicht auch einmal erklären. Wenn Sie ein Projekt an eine bestimmte Firma vergeben haben, dann kommt die Firma drei Monate später und sagt: Diese und jene Kostenpunkte sind damals noch nicht berücksichtigt worden. Deshalb wollen wir mehr. – Das ist oft der Fall.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Diese Firmen haben immer dann eine gute Möglichkeit, Nachträge einzureichen, wenn wir nachträglich an der Planung etwas verändern. Wenn eine Planung bzw. eine Ausschreibung vollständig stabil bleibt, tritt kein Nachtragsrisiko ein.

Sie haben aber Recht, wenn Sie sagen, dass das bei Bauprojekten nicht ungewöhnlich ist.

An dieser Stelle noch einmal das Aviso: Über die Kostenkalkulation von 4,088 Milliarden € hinaus ist ein Risikopuffer von 438 Millionen € verfügbar.

(Anlage 1 – Seite 18)

Gehen wir einmal hypothetisch von einer Verzögerung des Projektes um zwei Jahre aus. Dann würden sich die laufzeitabhängigen Projektkosten erhöhen. Darunter sind all die Kosten zu verstehen, die von der Laufzeit des Projekts abhängen. Einen Projektleiter zum Beispiel braucht man unabhängig davon, ob das Projekt acht, zehn oder zwölf Jahre dauert. Diesen wird man immer brauchen, und man muss ihn auch bezahlen. Wenn es also zu einer Projektverlängerung um zwei Jahre kommt, muss man den Projektleiter zwei Jahre länger bezahlen. Diese laufzeitabhängigen Projektkosten schätzen wir auf ca. 40 Millionen €.

Außerdem haben wir zu berücksichtigen, dass die Vorhaben, die noch vor uns liegen, bei Verzögerungen ebenfalls teurer werden, sodass insgesamt ein Betrag von 80 Millionen € anfallen würde.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt kommen wir also zu den Ausstiegskosten. Dazu möchte ich eine Frage stellen. Wollen wir das getrennt behandeln? Ich schlage vor, dass wir das getrennt behandeln und jetzt zu dem Teil kommen, den Sie bisher vorgetragen haben; denn die Ausstiegskosten sind ein Kapitel für sich. Dabei gehen die Meinungen auseinander. Auch bei den Wirtschaftsprüfern gehen die Meinungen auseinander.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich sage es einmal so: Die Meinungen gehen nicht auseinander, was die Höhe der einzelnen Positionen anbetrifft. Die Meinungen gehen bei der anschließenden Interpretation auseinander, was zu berücksichtigen und was nicht zu berücksichtigen ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Im Endergebnis gibt es aber unterschiedliche Bewertungen.

Mit geht es aber um die Frage, ob wir an dieser Stelle weitermachen sollen. Die Abbruchkosten können wir auch nachher noch behandeln.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich habe hierzu nur zwei Folien vorbereitet. Ich würde gern die Folien bis zum Ende durchgehen, und dann ist es fertig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Dann sagen Sie einfach die Zahlen, von denen Sie ausgehen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Gut, ich sage einfach nur die Zahlen und mache das ganz kurz.

(Anlage 1 – Seite 19)

Wir glauben, dass die Projektabbruchkosten bei rund 1,5 Milliarden € liegen werden. Der wesentliche Punkt, über den immer wieder diskutiert wird, bezieht sich auf die Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe. Dies macht ungefähr die Hälfte der Kosten aus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss man aber auch erläutern. Das kann man auch ausführlich erläutern. Wenn das nicht zustande kommt, dann müssen Sie aufgrund der Verträge, die Sie abgeschlossen haben, das Geld an die Stadt wieder zurückzahlen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Richtig, und zwar mit Zins und Zinseszins. Hierbei handelt es sich um einen Betrag von 743 Millionen €.

Ich erspare es mir jetzt, die einzelnen Positionen zu beleuchten. Diese sind geprüft worden, und das werden wir im Anschluss sicher noch einmal diskutieren.

(Anlage 1 – Seite 20)

Auf der anderen Seite haben wir zu berücksichtigen, dass bei einem Abbruch von Stuttgart 21 Ersatzinvestitionen in den Kopfbahnhof in Höhe von ca. 1,3 Milliarden € anfallen. Das ist der Realwert auf der heutigen Basis. Wenn man über die Jahre extrapoliert, käme man auf ungefähr 1,8 Milliarden €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das sind Investitionen, die Sie ohnehin machen müssen.

(Peter Conradi: Hätten müssen!)

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, das ist eine Vorwegnahme der Diskussion. Das sind Investitionen, die notwendig sind. Das ist zunächst die Aussage.

(Anlage 1 – Seite 21)

Ich komme zur Summation der beiden Werte. 1,522 Milliarden € und 1,346 Milliarden € ergeben in der Summe 2,868 Milliarden €.

Eine Gegenfinanzierung wäre derzeit nur mit 500 Millionen € gegeben, weil wir bei S 21 auch 500 Millionen € „aus der Luft“ drin haben. Dem stehen aber keine Mehreinnahmen aus dem Verkehr gegenüber; denn dann bliebe alles so, wie es ist, wenn wir das Projekt abbrechen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darüber reden wir also nachher.

(Werner Wölfle: Wenn die Bahn aufhört!)

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Wenn wir das Projekt abbrechen. Das ist hier hinterlegt.

Herr Wölfe, wenn wir etwas anderes machen, dann können wieder Mehreinnahmen entstehen. Das ist unstrittig.

(Anlage 1 – Seite 22)

Ich komme zur Zusammenfassung. Dann haben wir diesen trockenen und anstrengenden Zahlenberg auch geschafft.

Zunächst einmal möchte ich feststellen, dass in der aktuellen Kostenkalkulation alle Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren enthalten sind und auf die aktuelle Entwurfsplanung aufbauen.

Der in der Finanzierungsvereinbarung hinterlegte Kostenrahmen von 4,526 Milliarden € wurde detailliert dargelegt und bestätigt.

Die Finanzierung wird von sechs – inklusive der EU von sieben – Partnern gemeinsam geleistet. Mit 40 % trägt die Bahn den größten Anteil daran.

Wir glauben, dass die Chancen und Risiken den vereinbarten Finanzierungsrahmen bestätigen.

Wir glauben außerdem, dass die Ausstiegskosten 2,9 Milliarden € betragen. Dem steht eine Gegenfinanzierung von 500 Millionen € gegenüber, die ich vorhin benannt habe.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Geduld.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Kefer.

Bevor Herr Kretschmann das Wort ergreift, möchte ich mir noch eine geschäftsleitende Anmerkung erlauben. Wir sollten uns darauf konzentrieren, ob der Kostenrahmen von 4,5 Milliarden € im Ernstfall eingehalten werden kann, ob er realistisch ist und ob die 4,088 Milliarden €, mit denen jetzt geplant wird, wahrscheinlich sind oder eher unwahrscheinlich sind.

In der Fachsprache ist dann wieder von „optimistisch“ die Rede. Das ist wirklich unglaublich. Es werden Begriffe verwendet, die eigentlich genau das Gegenteil beinhalten. Je risikoreicher und je schlechter die Kalkulation beurteilt wird, umso optimistischer ist die Kalkulation nach den Worten der Wirtschaftsprüfer. Wenn andernfalls etwas realistisch ist, dann wird das als konservativ bezeichnet. Das ist schon unglaublich.



Bitte schön, Herr Kretschmann.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich darf kurz einführen. Herr Vieregg und Herr Holzhey werden dann Ausführungen im Detail machen.

Es ist klar, dass neben der Frage der Leistungsfähigkeit die Frage der Kosten eine entscheidende Rolle spielt bei der Beurteilung der Frage, ob ein Projekt sinnvoll ist. Es geht also nicht darum – wie uns oft vorgeworfen wird –, dass wir jetzt auch noch gegen den Schienenverkehr seien. Das ist natürlich Unsinn. Wir sind für mehr Schienenverkehr.

Es geht darum, ob es ein leistungsfähiges Projekt ist und ob dabei die Kosten und der Nutzen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen. Wir bezweifeln das. Das ist die Grundkritik daran. Daraus ergibt sich, dass wir dieses Projekt infrage stellen müssen, wenn das so ist. Wir müssen dann prüfen, ob nicht andere Alternativen viel kostengünstiger sind und dieselben oder bessere Effekte erzielen.

Um auch dieses Thema noch zu streifen: Wenn dieses Projekt gestoppt wird, weil man etwas anderes macht und dafür neue Planungszeiten erforderlich sind, dann ist es trotzdem so, dass die dadurch frei werdenden Mittel auch woanders eingesetzt werden können, zum Beispiel zur Finanzierung der Rheintalstrecke. Zu diesem Thema hatten wir gestern eine heftige Debatte im Landtag, die ergeben hat, dass für eine menschen- und umweltfreundliche Trasse Mittel in erheblichem Umfang erforderlich sind.

Bei diesem Projekt haben wir erlebt, was wir eigentlich ständig bei Großprojekten erleben: Man setzt die Kosten gering an, um die Projekte politisch durchsetzen zu können. Dann folgt eine Kostensteigerung. Der Protest liefert den Vorteil, dass wir das vorher thematisieren, und zwar noch bevor das Projekt umgesetzt wird, aber nicht erst hinterher, wie es oft der Fall ist.

(Anlage 2 – Seite 2)

Sie sehen hier, wie im Laufe der Jahre ständig die Kosten nach oben korrigiert worden sind. Ich möchte insbesondere auf den Sprung zwischen April 2009 und Dezember 2009 hinweisen. Das war ein gigantischer Sprung. Innerhalb eines halben Jahres ist 1 Milliarde € des Risikopuffers verbraucht worden, der im April 2009 noch mit 1,5 Milliarden € angesetzt worden ist. In diesem Zeitraum hatten wir bekanntlich keine Hyperinflation. Man sieht, dass wir auf einmal mit einer enormen Kostensteigerung konfrontiert worden sind.

Die Parlamente und die entsprechenden Gremien haben dauernd Zahlen bekommen, die die Mehrheit immer akzeptiert hat. Die Zahlen mussten aber ständig korrigiert werden und wurden wiederum akzeptiert.

Nach so einer Erhöhungskaskade muss man eigentlich demjenigen höchst kritisch gegenüberstehen, der solche Zahlen vorlegt, und die Zahlen gegenchecken. Das haben wir gemacht. In dem grünen Balken sehen Sie die Kostenschätzung unabhängiger Gutachter, die wir beauftragt haben, aber auch die Kostenschätzung des Umweltbundesamtes.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kretschmann, bis zu welcher Linie sind die Zahlen unbestritten?

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Die Zahlen sind unbestritten bis zur Linie „Juli 2010“. Von den 4,09 Milliarden € für Stuttgart 21 hat Herr Grube selbst gesprochen. Jetzt wurde gerade dargestellt, wie die Kosten reduziert werden. Bei dem Wert von 5,13 Milliarden € rechnen wir die Planungskosten hinzu. In der untersten Zeile finden sich Abschätzungen anderer, also nicht Abschätzungen der Bahn. Diese Auffassung wird von der Gegenseite natürlich nicht geteilt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie müssen sich jetzt also auf die blaue und die grüne Zeile konzentrieren.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Obwohl die Zahlen, die hier grün gekennzeichnet sind, heftig kritisiert worden sind, als die Zahlen sozusagen auf die Tagesordnung kamen, stellt man fest, dass sich die anderen in der Zwischenzeit erheblich diesen Zahlen angenähert haben und auch annähern mussten.

(Anlage 2 – Seite 3)

Heute hat uns Herr Kefer zum ersten Mal Einsparungen von rund 900 Millionen € erklärt. Dabei sind die Pauschalsummen noch einmal aufgeführt worden. Diese Einsparpotenziale sind uns heute zum ersten Mal vorgeführt worden.

Wir müssen sagen: Unsere bisherigen Erfahrungen sind gegenteilig. Die Projekte werden immer teurer. Es wäre also etwas Neues, wenn Sie plausibel darlegen würden, dass die Kosten geringer werden als ursprünglich geplant. Damit werden wir uns nachher auseinanderzusetzen haben.

Herr Kefer, am 10. November haben Sie gesagt, die Einsparmöglichkeiten seien identifiziert, aber noch nicht konkretisiert. Das haben Sie heute in einer ersten Aufwärtung gemacht.

Ich glaube, dass insbesondere die Quervergleiche mit anderen Projekten, aber auch die Plausibilität noch einmal infrage gestellt werden müssen. Das werden wir nachher noch ausführen.

(Anlage 2 – Seite 4)

Es scheint mir ganz wichtig, noch einmal zu sagen, dass das alles unter der Maßgabe erfolgt ist – wie es Herr Minister Rech gesagt hat -, dass dies das am besten geplante und gerechnete Projekt der Bahn sei. Also müssen Sie akzeptieren, dass angesichts der enormen Korrekturen, die Sie machen, das Vertrauen in Ihre Zahlen schwer geschädigt ist, und dass wir zu Recht fordern, dass Sie valide darstellen, dass diese Zahlen stimmen.

(Anlage 2 – Seite 5)

Wir haben unserer Ansicht nach nachgewiesen, dass Stuttgart 21 nicht so leistungsfähig ist, wie es immer angegeben wird. Darüber werden wir morgen noch einmal verhandeln. Der Vater des Projektes, Herr Professor Heimerl, hat selbst gesagt, dass dieses Projekt optimiert werden müsse, dass ein neuntes und zehntes Gleis verlegt werden müsse, dass weitere Zuführungsgleise von Zuffenhausen in den Tiefbahnhof gebaut werden müssen, dass wir eine kreuzungsfreie Wendlinger Schleife brauchen und dass beim Ausbau des Regionalbahnhofs auf den Fildern Änderungen vorgenommen werden müssen. Wenn wir das überschlagen, brachen wir insgesamt noch einmal eine halbe Milliarde mehr.

Wenn wir das Projekt Stuttgart 21 tatsächlich so optimieren wollen, dann sind weitere Nachbesserungen erforderlich, die über das hinausgehen, was Herr Professor Heimerl vorgeschlagen hat. Erforderlich sind zwingend eine Ergänzung auf den Fildern, der Erhalt der Gäubahn als Umleitungsstrecke und der zweigleisige Ausbau der Wendlinger Kurve. Das ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit zu erlangen. Dann werden wir wohl in die Nähe einer Milliarde zusätzlicher Kosten kommen. Dann kostet das Projekt 6 Milliarden €.

Nun müssen wir die Frage nach der Kosten-Nutzen-Relation aufwerfen. Es stellt sich aber auch die Frage, was passiert, wenn diese weiteren Kosten anfallen, wenn sich also die Einsparmöglichkeiten in dem Maße nicht verifizieren lassen. Was passiert, wenn aufgrund neuer Maßnahmen noch mehr Geld in die Hand genommen werden muss? Wir wissen, dass dann die Bauzeit gestreckt wird. Wir haben gehört, dass das Projekt dadurch natürlich noch einmal teurer wird.

Da beide Projekte, Stuttgart 21 und die Neubaustrecke, zusammenhängen wie siamesische Zwillinge, ist die Stuttgarter Bevölkerung natürlich der größten Baustelle Europas nicht zehn Jahre ausgesetzt, sondern erheblich länger. Die Leute haben ein Anrecht darauf, zu wissen und zu erfahren, ob das so ist.

Bei der Frage, wer die Mehrkosten trägt, sind natürlich alle Projektpartner gefordert, wahrscheinlich in ähnlichen Proportionen wie bisher.

Zum Schluss möchte ich sagen: Wir haben jetzt eine Schuldenbremse in der Verfassung. Das heißt, der Bund darf ab 2016 in etwa ein Zehntel der Schulden machen, die er jetzt macht. Das Land Baden-Württemberg darf – wie alle anderen Bundesländer auch – ab dem Jahr 2020 überhaupt keine neuen Schulden machen. Nach Landeshaushaltsordnung darf das Land schon heute keine neuen Schulden machen. Das heißt, dass zusätzliche Mittel fließen müssen, damit man dieses Projekt weiterführen kann. Davon ist aber erst einmal nicht auszugehen. Dann wird es zu einer unendlich langen Bauzeit kommen, weil diese Mittel nicht aufzutreiben sind.

(Anlage 2 – Seite 6)

Ich resümiere: Der Nutzen und die Kosten dieses Projektes stehen in keinem vernünftigen Verhältnis zueinander. Die Reduzierung der Baukosten erscheint uns keineswegs plausibel. Außerdem sind infolge zwingender Nachbesserungen weitere Kostensteigerungen zu erwarten. Das ist klar. Wenn man das Projekt einmal angefangen hat und in der Tiefe ist, dann kann daraus ein finanzielles Desaster werden. Ferner werden finanzierungsbedingt erhebliche Bauzeitverlängerungen eintreten.

Deswegen ist klar, dass die Klärung dieser Fragen von erheblicher Bedeutung ist. Abschließend möchte ich sagen: Dass das überhaupt heute erörtert wird, ist schon ein enormer Erfolg der Protestbewegung. Das wird die Republik meiner Ansicht nach verändern.

Es müsste eigentlich für ein bundeseigenes Unternehmen klar sein, dass Sie das, was wir jetzt mühsam herausfinden müssen – außerdem müssen wir Sie dabei treiben -, in Zukunft selbst veröffentlichen. Wir hoffen, dass die Bahn infolge dieses Verfahrens in eine bessere und auch durchsichtigere Zukunft geht.

Herzlichen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Kretschmann.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich wollte rein vorsorglich ankündigen, dass Herr Professor Heimerl gern etwas zu den Aussagen sagen würden, mit denen Herr Kretschmann ihn zitiert hat.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist klar. Natürlich. – Herr Viereg, bitte schön.

**Dr. Martin Viereg:** Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe die Aufgabe, Ihnen in den nächsten zehn Minuten eine Studie über die Kosten von Stuttgart 21 vorzustellen, die wir vor gut zwei Jahren durchge-

führt haben. Ich werde natürlich auch einen Bezug zu aktuellen Zahlen der DB AG herstellen.

(Anlage 3 – Seite 2)

Im Sommer 2008 haben wir von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart und vom BUND, Landesverband Baden-Württemberg, die Auftrag bekommen, diesen riesigen Berg von 60 Aktenordnern zum Planfeststellungsverfahren zu sichten und eine Schätzung der wahrscheinlichen Kosten durchzuführen. Mit „wahrscheinlich“ sind nicht die minimalen oder die maximalen Kosten gemeint, sondern das, was wir für am wahrscheinlichsten halten. Dies ist natürlich mit einer gewissen Bandbreite verbunden.

(Anlage 3 – Seite 3)

Wie sind wir dabei vorgegangen? Wir haben diese 60 Aktenordner, vor allem die technischen Pläne durchforstet und eine große Excel-Tabelle angelegt, in der wir die Massen, vor allem das Tunnelvolumen, aber auch Anzahl und Typ von Weichen, die Länge der Gleise usw. festgehalten haben. Das haben wir dann mit entsprechenden Preisen belegt. Uns liegen diverse Kostentabellen der DB AG vor allem auch für oberirdische Abschnitte vor, die Auskunft darüber geben, was beispielsweise durchschnittlich ein Kilometer Gleis oder die Signaltechnik kostet. Hierzu liegen uns recht zuverlässige Zahlen vor.

Spannender ist jedoch die Frage nach den Tunneln. Bei den Tunneln – das ist ja der Hauptkostenblock bei Stuttgart 21 – haben wir uns an Vergleichsprojekten orientiert.

Vorweg sage ich kurz, was dabei herausgekommen ist. Interessanterweise haben wir ermittelt, dass gar nicht der eigentliche Tunnelbahnhof das Teuerste am Projekt ist, sondern der Fildertunnel ist die teuerste Einzelmaßnahme. Wir haben das anhand der Planfeststellungsabschnitte ausgewiesen. Hinzu kommen noch diverse Zusatzkosten, die nicht direkt einzelnen Planfeststellungsabschnitten zugeordnet sind.

(Anlage 3 – Seite 4)

Hier ein interessantes Detail. Es gibt Bereiche, für die die Stuttgarter Straßenbahnen AG zuständig ist. Es müssen nämlich zwei U-Bahntunnel umgebaut werden. Dieser Betrag ist von der Stuttgarter Straßenbahnen AG inzwischen genau nachgerechnet worden. Das deckt sich mit den Berechnungen, die wir im Jahr 2008 durchgeführt haben. Wir kommen bei einem Preisstand 2006 auf Gesamtkosten in Höhe von 5,6 Milliarden €

(Anlage 3 – Seite 6)

Diese 5,6 Milliarden € kann man an das Jahr 2008 entsprechend anpassen. Herr Dr. Kefer hat bereits ausgeführt, dass gerade im Bereich zwischen 2006 und 2009 die Baukosten sprunghaft angestiegen sind. Zwischen dem Jahr 2004 und dem Jahr 2005 hingegen gibt es fast keine Veränderung. Es sind immer Schübe. Deshalb fällt das hier relativ stark aus. Man kann also nicht davon ausgehen, dass das in den nächsten Jahren in dem Tempo weitergeht.

Die Projektkosten nach Preisstand 2006 belaufen sich auf 6,3 Milliarden €. Außerdem gibt es Planungskosten, die schon angefallen sind. Dann ist man wieder bei 6 Milliarden €. Wenn man von einer Inflation – Herr Dr. Kefer spricht von einer Nominalisierung – bis zum Abschluss der Projekte ausgeht, dann würde man nach unserer Rechnung auf 6,9 Milliarden € kommen.

(Anlage 3 – Seite 5)

Die entscheidenden Randbedingungen sind die Tunnelbaukosten. Dabei gehen wir empirisch vor. Das heißt, wir suchen uns schon abgeschlossene Tunnelprojekte, die in irgendeiner Weise vergleichbar sind mit den Tunneln, die in Stuttgart vorgesehen sind.

Das sind natürlich immer nur Näherungen. Man kann es erst dann genau sagen, wenn der Bahnhof in Stuttgart umgebaut worden ist. Es gibt aber einige Vergleichsprojekte, teilweise auch in Stuttgart selbst.

Oberhalb des schwarzen Strichs auf diesem Chart sind Projekte aufgeführt, die im Bau oder praktisch fertig sind. Dabei gibt es drei Bauweisen: offene Bauweise, Tunnelbohrmaschine – Herr Dr. Kefer hat dazu maschineller Vortrieb gesagt - und Österreichische Tunnelbauweise.

Stuttgart 21 ist unterhalb dieses schwarzen Striches angesiedelt. Dabei haben wir plausible Kosten für den Kubikmeter Erdaushub des Tunnels angenommen. Um einmal einen Vergleich zu haben: Wenn man ein Haus baut, dann rechnet ein Architekt normalerweise mit 300 € pro umbauten Kubikmeter Raum. In diesem Bereich ist ein Tunnel also billiger als ein Haus. Da dies viele Millionen Kubikmeter sind, ergeben sich aus diesen relativ überschaubaren Beträgen pro Kubikmeter diese enorm hohen Gesamtkosten.

(Anlage 3 – Seite 7)

Nun zur Entwicklung der Kostenschätzungen. Hierzu hat es über einen großen Zeitraum hinweg eine stabile Aussage der DB AG gegeben. Von 1994 bis 2006 ist die Kostenschätzung kaum verändert worden. Unsere Studie, bei der wir Kosten in Höhe von 5,6 Milliarden € ermittelt haben, haben wir zu einem Zeitpunkt präsentiert, zu dem die DB AG gegenüber den Politikern noch 2,8 Milliarden € kommuniziert haben. Wir haben also praktisch eine Verdoppelung der Kosten ermittelt.

Wir haben heute in der ersten Stunde der Schlichtung darüber gestritten, wie es mit dem Stand des Jahres 2002 aussieht. Im Jahr 2002 ist von 2,7 Milliarden € ausgegangen worden. Interessant ist jetzt, wann die Planungsänderungen kamen.

(Anlage 4)

Jetzt zeige ich Ihnen ein Bild aus der Kostenstudie, die wir im Jahr 2008 vorgestellt haben. Das ist die Planung aus dem Jahr 1994. Das ist auch das, was Herr Professor Heimerl ursprünglich angedacht hat. Da war der Fildertunnel kürzer. Außerdem führte der Weg nicht direkt über den Flughafen. Diese zwei schwarzen Linien sind die kostengünstigen oberirdischen Abschnitte. Mit Rot sind die Tunnel dargestellt.

Vergleichen wir das einmal mit der heutigen Planung. Die blauen Bereiche entsprechen mit Blick auf die Kosten dem, was schon im Jahr 1994 an Kosten sichtbar war. Dies entspricht sozusagen diesen 2,5 Milliarden €. Die roten Abschnitte kamen Ende der 90er-Jahre hinzu. Dies sind immerhin um 28 % längere Tunnelstrecken und um 102 % längere bergmännische Tunnelstrecken. Dies ist schon im Jahr 1999 geplant gewesen. Auch die umfangreichen Studien von Herrn Professor Wittke zur Tunnelbautechnik gab es schon im Jahr 1999. Das heißt, das ist alles schon passiert.

Deswegen vermute ich, dass es sich bei diesen 4,2 Milliarden € bzw. D-Mark nicht um einen Tippfehler handelt, sondern dass man das zu diesem Zeitpunkt schon hätte wissen können.

(Anlage 3 – Seite 7)

Nun wieder zurück zur vorherigen Folie. Dann folgte der plötzliche Knick nach unten. Der Betrag von 5,2 Milliarden € ist in einem DB-Papier genannt worden. Heute hat uns Herr Dr. Kefer erzählt, dass es sogar noch historische Planungskosten in Höhe von 186 Millionen € gibt. Diese sind natürlich auch in unserer Rechnung enthalten, weil wir den Komplettpreis inklusive der schon verausgabten Planungskosten berechnet haben. Der offizielle Wert liegt bei 5,4 Milliarden €. Damit sind wir ganz nah bei dem Bereich, den wir ermittelt haben.

(Anlage 3 – Seite 8)

Man muss bedenken, dass die 5,2 Milliarden € die erhofften Einsparungen noch nicht beinhalten. Das Thema der Einsparungen werde ich nicht behandeln; denn ich kann zu wenig beurteilen, ob das realistisch ist. Dabei geht es um Einsparpotenziale aus der Markt- und Vergabeanalyse sowie um Chancen aus der Optimierung der Bauwerke.

Dann haben wir diesen niedrigeren Wert von 4,1 Milliarden €, über den wir heute schon gesprochen haben. Dieser Betrag ist jedoch mit vielen „Abers“ verbunden; denn es müssen noch diverse Leute zustimmen.

Außerdem muss man noch berücksichtigen, dass die Kostenangaben allesamt auf Vergabepreisen, also auf Angebotspreisen beruhen. Hierzu gibt es Erfahrungen aus vergangenen Projekten. Ein negatives Beispiel war leider die Strecke von Nürnberg nach Ingolstadt. Die meisten Preissteigerungen traten erst nach der Vergabe ein. Vorher bewegte sich das Projekt noch im Rahmen. Deshalb muss man auf jeden Fall mit einer Steigerung in der Größenordnung von 15 % bis 20 % rechnen. Dann kommt man zu den Werten, die wir ermittelt haben. Damit sehen wir uns in unserer Kostenschätzung aus dem Jahr 2008 bestätigt.

(Anlage 3 – Seite 9)

Zum Schluss noch eine Anmerkung, der ich vorausschicken muss, dass ich meine Doktorarbeit über die Bewertung von Schienenpersonenfernverkehr aus der Sicht des Steuerzahlers geschrieben habe. Das ist übrigens das einzige Buch zu diesem Thema. Sonst wird das Thema immer volkswirtschaftlich oder vonseiten der DB AG betrachtet.

Die Darstellung hier ist natürlich sehr plakativ. Was für den Steuerzahler eine Ausgabe von 1 € ist, ist für die DB AG eine Einnahme von 1 €. Deswegen ist es natürlich plausibel, dass sich Herr Dr. Kefer und die Gegner von S 21 ständig streiten. Herr Kefer sagt, dies alles sei sehr wirtschaftlich für die Bahn. Die Gegner sagen, dies sei eine Verschwendung von Steuergeldern. Im Prinzip haben beide Recht.

Erschwerend kommt hinzu, dass die DB AG sehr viel Geld für Planungen bekommt. Wir wissen das aus eigener Erfahrung, weil wir auch manchmal an solchen Ausschreibungen teilnehmen. Wir haben aber kaum Chancen, obwohl wir gar nicht so wahnsinnig teuer sind. Wir sind aber meistens immer noch zu teuer. Meistens bekommen Planungsbüros den Zuschlag, die große Kapazitäten in China oder in Rumänien haben und das dort zeichnen lassen.

Die DB gibt also nicht das gesamte Planungsbudget an die Ingenieurbüros weiter. Das ist sozusagen eine Provision, ein Gewinn. Dieser ist besonders hoch, wenn die Strecke pro Kilometer sehr teuer ist. Es ist also für die DB vorteilhaft, mit langen Tunnelstrecken zu operieren. Bei oberirdischen Strecken kann es passieren, dass die DB bei den Planungskosten sogar draufzahlen muss. Bei einer oberirdischen Strecke – wie dies bei K 21 der Fall ist - gibt es vielleicht 20 000 oder 30 000 Anwohner, die den Bahnlärm im Prinzip hören können. Deshalb muss für jedes Fensterbrett von jedem Anwohner eine Lärmschutzberechnung gemacht werden. Das ist alles wahnsinnig aufwändig. Deshalb reichen diese 17 % Planungskosten oftmals nicht mehr. Bei Tunneln hingegen ist es relativ bequem. Die Probebohrungen sind zwar teuer, aber ansonsten ist das nicht so aufwändig.



(Anlage 3 – Seite 10)

Jetzt habe ich noch etwas in eigener Sache. Herr Bodack hat vor einigen Sitzungen ein interessantes Beispiel angesprochen. Bei der ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt hat das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2007 gesagt: Südlich der berühmten „Soda-Brücke“ – bei Coburg gibt es eine Brücke, die „so da“ in der Landschaft steht, und es ist noch nicht absehbar, dass irgendwann einmal ein Zug darüber fährt – gibt es noch überhaupt keine Baumaßnahmen. Theoretisch könnte man überlegen, noch einmal neu zu planen, weil sich die Bevölkerung vehement gegen diese Streckenführung gewandt hat. Die Streckenführung ist auch nur mithilfe des Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes planfestgestellt worden. Man ist also mit der Brechstange über die Interessen der Gemeinden hinweggegangen.

Wir haben das als eine Herausforderung angesehen und eine neue Planung gemacht. Innerhalb von nur drei Monaten haben wir nicht nur die Planung gemacht, sondern wir haben einen ersten Entwurf mit den Bürgermeistern abgestimmt. In diesen drei Monaten erfolgten auch alle Abstimmungen im Stadtrat, Gemeinderat und Kreistag. Über 90 % haben dem zugestimmt.

Die Kostenersparnis belief sich auf rund 500 Millionen € auf nur 25 Kilometer Streckenlänge. Wir haben nun einen Tunnel von 2 Kilometer Länge. Nach der alten Planung waren es 11 Tunnelkilometer. Diese wurde durch Beschluss von den betroffenen Kommunen abgelehnt, und der neuen Planung wurde zugestimmt.

Leider ist dann doch nichts daraus geworden. Das Verkehrsministerium hat dann einen Rückzieher gemacht. Man sieht aber hier, dass in einer relativ vernünftigen Zeit kostengünstige und bürgerfreundliche Beplanungen im Prinzip möglich sind.

Ich kann mir vorstellen, dass man bei K 21 einiges verfeinern und optimieren kann, sodass das wirklich ein planfeststellungswürdiger Vorschlag ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Normalerweise ist ein Tunnel bürgerfreundlicher, als wenn man die Trasse quer durch die Landschaft baut. Vielleicht können Sie das einmal erklären.

**Dr. Martin Vieregg:** Hier ist eine Autobahn gebaut worden. Die blaue Trasse ist die Trasse, die vorher geplant wurde. Dann ist eine Autobahn geplant worden, die hier orange eingezeichnet worden ist. Rot eingezeichnet ist unsere Planung. Wir haben hier in einem Abschnitt die neue Bahnstrecke an die Autobahn angelegt. In einem anderen Abschnitt haben wir eine bestehende Strecke ausgebaut. Dadurch haben wir praktisch überhaupt keine Neuzerschneidung verursacht, während die DB in den Abschnitten, in denen sie keinen Tunnel hat, überall Neuzerschneidungen in jungfräulicher Landschaft vornimmt.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Sie fahren aber mitten durch die Stadt Lichtenfels.

**Dr. Martin Vieregg:** Ja, aber über 90 % haben dem im Stadtrat zugestimmt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Leuschel, haben Sie gerade Herrn Martin einen Vogel gezeigt?

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Nein. Um Gottes Willen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es sah aber so aus. Das haben Sie gemacht, aber nicht beabsichtigt. – Sie haben das scheinbar auch nicht so aufgefasst.

**Dr. Martin Vieregg:** Ich habe gar nicht zugeschaut.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Um das klarzustellen: Ich habe wirklich nicht Herrn Martin einen Vogel gezeigt. Um Gottes Willen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Damit ist die Sache geklärt.

**Dr. Martin Vieregg:** Ich bin am Ende meines Vortrags angekommen. Jetzt übergebe ich das Wort an Herr Holzhey.

**Michael Holzhey:** Da schon so viel gesagt wurde, versuche ich, mich kurz zu fassen, damit wir mit der Diskussion beginnen können.

Ich sage gleich ganz offen: Aufgrund meiner zehnjährigen Erfahrung mit „Life-Bahn-Politik“ plus zehn Jahren Erforschung der Geschichten deutscher Verkehrsprojekte im Schienenwegebau glaube ich Ihren Einsparungen nicht, und zwar aufgrund der Empirie und der Erfahrung. Ich möchte kurz darlegen, was die häufigsten Gründe sind.

Ein Faktor ist bisher immer zu kurz gekommen. In der Branche sprechen wir des Öfteren vom „Teuro“-Effekt, aber nicht nur dann, wenn man die BAST-Unterlagen ändern muss, sondern weil wir alle paar Jahre sehr hohe Kostensprünge haben. Dies war zumindest in den vergangenen 20 bis 30 Jahren der Fall. Es gibt acht Gründe, die wesentlich sind und die ich kurz ausführen möchte.

(Anlage 5 – Seite 2)

Die ersten Gründe sind sicherlich unstrittig. Es gibt selbstverständlich eine natürliche Inflation, die auch Herr Kefer aufgeführt hat. Menschen bekommen hin und wieder höhere Löhne. Das führt zu Inflationsprozessen.

Schon etwas schwieriger ist es bei der spezifischen Inflation. In den vergangenen Jahren hat sich eine Preisentwicklung von wichtigen Rohstoffen gezeigt. Die Preise schwanken zwar. Insgesamt hat sich aber ein überdurchschnittlicher Aufwärtstrend gezeigt. Dies ist zum Beispiel beim Tunnelbau zu berücksichtigen.

Außerdem kommt es zu Leistungsausweitungen, die dadurch zustande kommen, dass mehr Tunnel gebaut werden, dass ein verschärfter Brandschutz zu berücksichtigen ist usw. Das ist sicherlich auch unstrittig.

Ein Punkt, der schon etwas kritischer ist, weil die Bahn und der Bund dabei ins Spiel kommen, bezieht sich auf die unklare Finanzierung. Herr Kefer legt immer gern die Folie auf, die zeigt, dass man 30 Jahre bis zur Fertigstellung eines Großprojektes braucht. Das hängt maßgeblich davon ab, dass die Finanzierung über Jahre unklar ist. Sie schreiben in Ihren internen Unterlagen dann immer von Brems- und Anlaufkosten usw.

Hinzu kommt, dass die Deutsche Bahn seit Jahren, seitdem sie sich stärker am Kapitalmarkt orientiert, nur sehr wenig vorplant und sehr restriktiv mit Eigenmitteln ist.

Der nächste Punkt ist für mich entscheidend, weil er sozusagen ans Eingemachte geht und zudem den Auffassungsunterschied zwischen Ingenieuren und Ökonomen begründet. Sie sagen immer, der Ingenieur gehe konservativ an die Sache heran.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt lassen Sie das doch einmal mit dem „konservativ“. Es geht also um realistische Berechnungen.

**Michael Holzhey:** In diesem Fall ist mit konservativ defensiv und sehr vorsichtig gemeint. Wir Ökonomen sprechen von „unterschätzend“.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt reden Sie aber bitte nicht wie ein Ökonom, sondern wie ein normaler Mensch.

**Michael Holzhey:** Man könnte auch von „sehr vorsichtig“ sprechen. Der Ökonom kalkuliert anders als der Ingenieur. Er setzt einfach Risiko- und Erfahrungswerte an. Dann kommt es auch einmal vor, dass man bei der Planung über dem später realisierten Wert liegt. Das ist Standard in der normalen Unternehmenswelt, wenn man beispielsweise bei einer Standortentscheidung feststellt, dass man die Kosten gar nicht brauchte.

Das kenne ich aus dem Schienenwegbau überhaupt nicht. Das ist allenfalls bei ganz kleinen Projekten, aber niemals bei Großprojekten der Fall. Es zeigt sich immer der Effekt, dass sich vom Zeitpunkt des Abschlusses einer Finanzierungsvereinbarung bis zur Endabrechnung eine Steigerung von 80 % bis 100 % zeigt. Deshalb stehen wir Ihrer Äußerung skeptisch gegenüber, dass sogar Einsparpotenziale zu realisieren seien.

Ein weiteres Problem stellt eine fachlich unausgereifte Vorplanung dar. Viele Ingenieure sind der Auffassung, dass die Vorplanung qualitativ schlechter geworden sei, weil sehr viel „outgesourct“ wird. Dass das Know-how aus der Deutschen Bahn abgezogen wird, lassen wir jetzt aber weg.

Die letzten beiden Punkte sind für mich die maßgeblichen Punkte. Wenn Sie eine auf ein bestimmtes Ziel ausgerichtete Abfrage starten, sodass die Bauwirtschaft Ihnen das sagt, was Sie hören wollen, dann haben Sie einen Preisdruck erzeugt, der später zu einem sehr überbordenden Nachtragsmanagement führt.

Ich gebe zu, dass das Nachtragsmanagement zum Systemverhalten von Unternehmen gehört. Wenn man erst einmal einen Auftrag hat, versucht man immer, zu begründen, warum es auch mehr sein darf. Das ist aber von vornherein so ausgelegt. Sie können als Einkäufer genauso dieses Verhalten erzwingen und wissen dann ganz genau, dass Sie später Nachträge einkalkulieren müssen.

Wir konnten den Bericht der Wirtschaftsprüfer noch nicht ausführlich studieren. Ich meine jedoch, dass die Wirtschaftsprüfer erhebliche Bedenken hinsichtlich Ihrer veranschlagten Einsparungen geäußert haben. Dazu kommen wir später aber noch.

Nun zum wichtigsten und wesentlichen Faktor, den Sie natürlich nicht ansprechen, den ich aber anspreche. Dies sind die politisch motivierten Kostangaben. Es ist nicht erklärlich, dass Sie über 30 Jahre hinweg systematisch 50 % bis 100 % im Vergleich zur Endabrechnung darunter liegen. Das erklärt sich nicht über all die Faktoren, die vorher schon eingepreist worden sind. Sondern das hat andere Gründe.

Die Bundeskanzlerin hat neulich gesagt, sie stehe natürlich zu Stuttgart 21. Die Kosten wolle sie demnächst aber vorher ehrlich wissen. Dabei muss ich sogar die Deutsche Bahn in Schutz nehmen und sagen: Dann wäre Wendlingen-Ulm tot. Wenn wir die Kosten der Neubaustrecke ehrlich benennen, scheitert das Projekt schon an der Kosten-Nutzen-Analyse. Es gibt inzwischen auch internationale wissenschaftliche Literatur dazu, die sich genau mit diesem Thema befasst. Es ist ein systematisches Element der Untertreibung darin enthalten.

Wenn man eine politisch motivierte Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden € schafft, dann werden die Systeme darauf ausgelegt, dass man genau dieses Ergebnis bekommt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was Sie sagen, ist also das Ergebnis Ihrer allgemeinen Erfahrungen mit der Bahn.

**Michael Holzhey:** Ich könnte Ihnen jetzt 40 Projekte benennen, bei denen es zu Sprüngen von 80 % bis 100 % bei den Kosten gekommen ist. Ich würde eine Lanze für die deutschen Ingenieure brechen, dass man sich nicht so systematisch verkalkulieren kann.

In der Leistungsphase 1 kann man die Masseberechnung nur einmal ganz grob machen, oder man plant bereits in dieser Phase das Budget genau, und schon gibt es andere Ergebnisse.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann zeigen Sie es doch einmal. Bei welchen Projekten hat sich die Bahn verkalkuliert?

**Michael Holzhey:** Bei Nürnberg-Ingolstadt, bei München.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kommt das noch?

**Michael Holzhey:** Nein. Das hatte ich schon einmal aufgelegt. Nürnberg-Ingolstadt, München, Köln-Frankfurt usw. Beim Jadeweserport sind bis vor kurzem noch 100 Millionen € genannt worden. Jetzt sind es plötzlich 506 Millionen €. Das ist ein beständiges Element bei allen Projekten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das sagen Sie jetzt.

**Michael Holzhey:** Das kann man im Bundesschienausbaubericht nachlesen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es wäre schön, wenn Sie so etwas zeigen könnten. Jetzt stehen wir nämlich vor der Frage, warum wir nicht der Bahn, sondern Ihnen glauben sollen.

**Michael Holzhey:** Weil ich diese Folie schon einmal aufgelegt habe. Ich kann Sie aber gern noch einmal heraussuchen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da hinten schüttelt jemand den Kopf. Das ist eine berechtigte Frage. Die Leute wollen gerne wissen, was real ist.

**Michael Holzhey:** Die Folie können wir gern nach der Pause auflegen. Ich muss sie nur heraussuchen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Dann können wir jetzt weitermachen.

**Michael Holzhey:** Zur BAST wollte ich jetzt nichts sagen. Hier ist aber zumindest das Deckblatt.

(Anlage 5 – Seite 3)

(Peter Conradi: Da steht doch Euro oben drauf!)

- Das ist der Druckfehler. Es ist aber zugesichert worden, dass man das einsehen kann. Dann kann man daraus vielleicht etwas ersehen. Ich wusste nicht, dass das Angebot gemacht wird. Das war uns neu.

(Anlage 5 – Seite 5)

Wichtig ist mir allerdings diese Grafik. Im Prinzip hat Herr Vieregg den Zusammenhang bereits aufgezeigt. Ich möchte aber auf eine andere Aussage hinaus.

Als das Projekt im Jahr 1995 begann, ging man von 4,8 Milliarden D-Mark aus. Umgerechnet sind dies 2,45 Milliarden €. Im Jahr 2009 wurde der Wert auf 5,22 Milliarden € aktualisiert, und zwar inklusive der 189 Millionen €. Selbstverständlich müssen Sie diese Kosten mit einrechnen; denn Kosten sind Kosten. Sonst könnten wir auch jeden anderen Bestandteil herausrechnen und sagen, dass er aus irgendwelchen Gründen als historisch anzusehen ist. Der Betriebskostenzuschuss des Flughafens ist auch schon bezahlt worden, wird aber auch nicht herausgerechnet. Das kann man also nicht machen. Kosten müssen immer im Gesamtumfang eingerechnet werden. Wenn man das gemacht hätte, dann wäre man auch schon näher dran an der gefährlichen 4,5-Milliarden-€-Grenze.

Ich glaube, dass Sie ein Motiv haben, diese Kosten herauszurechnen. In Ihren alten Darstellungen habe ich auch nie feststellen können, dass Sie die Kosten als historisch herausrechnen. Sind diese Kosten bei den Ausstiegskosten übrigens auch herausgerechnet worden?

Die Kommunikationslücke besteht darin, dass man über acht, neun, zehn Jahre hinweg im Prinzip den gleichen Betrag öffentlich kommuniziert, obwohl jeder weiß, dass das nicht sein kann. In dieser Zeit haben schon diverse Inflationsentwicklungen stattgefunden. Wie gesagt: Wir hatten eine spezifische Inflation bezogen auf den Tunnelbau.

Das heißt, das hätte man vorher wissen können, ohne dass man jedes Mal vorher kalkuliert. Das heißt nicht, dass man die ganze Planungsmaschinerie anwerfen muss. Das stimmt nicht.

Ich habe bewusst den BAST-Wert – allerdings ohne den Anteil von Station & Service, weil ich den Anteil nicht genau wusste - eingezeichnet. So weit weg liegt das also gar nicht. Ich bin deshalb wirklich gespannt. Wenn man frühzeitig mit den realen Mengen kalkuliert hätte, die man natürlich nicht ganz genau kennen kann, die aber auch nicht die Schwankungsbreite haben, wie jetzt behauptet wird, ist man gar nicht so weit weg davon.

Wichtig ist die zweite Lücke, nämlich der Sprung von 3,08 Milliarden € auf 5,22 Milliarden €

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Der Betrag von 5,22 Milliarden € ist also Ihre Zahl.

**Michael Holzhey:** Die Zahl können Sie auch direkt aus der DB-Unterlage entnehmen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist aber nicht die Zahl der Bahn.

**Michael Holzhey:** Doch. Im Prinzip schon.

(Dr.-Ing. Volker Kefer schüttelt den Kopf)

- Doch. Sie haben einen Kostenwert von 4,066 Milliarden € errechnet. Dann kommt noch der Abstellbahnhof mit 41 Millionen € hinzu. In diesem Moment haben Sie aber gar nicht mehr die Planungskosten und die Nominalisierungskosten mit eingerechnet, was in diesem Moment der Projektstand gewesen wäre. Sie haben hingegen gleich die Einsparpotenziale abgezogen. Daher kommen Sie zu anderen Beträgen. Wenn man aber in diesem Moment einen Vollstatus des Projektes gerechnet hätte, wären Sie bei 5,22 Milliarden €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wenn man das getan hätte.

**Michael Holzhey:** Ich stelle meine These in den Raum.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, aber das sind Ihre Zahlen.

**Michael Holzhey:** Natürlich. Ich rede immer von meinen Zahlen.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Herr Holzhey, woher kommt denn diese Zahl? Die Zahl haben Sie ja nicht erfunden. Woher haben Sie diese Zahl?

**Michael Holzhey:** Die kommt aus der Unterlage der DB, die Auskunft darüber gibt, wie man bisher kalkuliert hatte, und zwar vom Grundsockelbetrag die Anpassung auf 4,066 Milliarden €. Die Planungskosten hat man aber nicht mehr hinzugerechnet. Sondern man hat gleich die Einsparpotenziale abgezogen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Kommunikationslücke ist natürlich sehr eindrucksvoll. Das kann ich nachvollziehen. Wenn man jetzt oberhalb der Linie liegt, dann habe die Bahn die Bevölkerung falsch informiert.

Richten Sie den Pfeil doch einmal nach unten. Gehen wir einmal von einer optimistischen Schätzung, von 4,088 Milliarden € aus. Das wäre in der Tat sehr optimistisch. Dann geht der Pfeil etwas nach oben. Wir werden das nachher noch bei den Wirtschaftsprüfern sehen. Sie landen dann bei 4,3 Milliarden €. Dann sind die Linie und auch die Lücke natürlich etwas anders zu sehen. Die sind dann natürlich entsprechend geringer.

**Michael Holzhey:** Sie sind geringer. Man beachte aber die absoluten Zahlen. Man ist schnell bei einer Milliarde. Das ist dann jeweils immer noch mehr als eine Milliarde.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Zwischenruf!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt tun wir das Bild mit der Kommunikationslücke aber weg.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Holzhey, woher kommen die 4,2 Milliarden für das Jahr 2002?

**Michael Holzhey:** Aus der BAST.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist der Wert, den ich vorhin richtiggestellt habe.

**Michael Holzhey:** Ja.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Aha. Das heißt also, auf falschen Zahlen werden falsche Argumente aufgebaut.

**Michael Holzhey:** Nein. Ich habe offen gesagt, dass ich hier den BAST-Wert eingetragen habe. Ich habe sogar gesagt, dass ich Station & Service nicht berücksichtigt habe.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich habe gerade ausgeführt, dass das nicht Euro, sondern D-Mark waren.

**Michael Holzhey:** Ich habe ausgeführt, dass ich Ihnen nicht glaube. Da steht Aussage gegen Aussage.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das geht jetzt aber nicht.

(Zurufe)

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das ist eine Plausibilitätsprüfung. Die 4,2 Milliarden hätten gut reingepasst. Wenn das nicht aus der Luft kommt, ist es plausibel, dass das einmal eine realistische Zahl war.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist eine Falschaussage.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment. Sie bewegen sich jetzt im Bereich der Spekulation.



**Michael Holzhey:** Nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie behaupten einfach, dass seien Euro-Beträge gewesen. Im Moment hat es aber überhaupt keine Bedeutung, ob die Bahn im Jahr 2002 irgendetwas falsch aufgeschrieben hat oder irgendjemanden falsch informiert hat. Sie können also höchstens ein psychologisch-moralisches Argument anführen zu Begründung dafür, dass die Bahn nicht richtig gerechnet oder nicht richtig informiert habe.

Wir kommen bei diesem Punkt nicht weiter. Ihre 4,2 Milliarden sind lediglich eine Vermutung. Herr Kefer hat die Frage nach meiner Auffassung plausibel beantwortet. Herr Conradi hat eine Frage gestellt, die Herr Kefer plausibel beantwortet hat. Das hat jetzt aber nichts mit der Schlichtung zu tun.

Die Linie, die Sie hier ziehen, bleibt bestehen, auch wenn Sie die 4,2 Milliarden wegtun.

(Werner Wölfle: Das ist das Entscheidende!)

- Das ist nicht entscheidend.

**Michael Holzhey:** Herr Dr. Geißler, wenn Sie über 20 Jahre lang Bahnpolitik verfolgen und dabei immer wieder auf das gleiche Phänomen stoßen - -

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das haben Sie nun schon - -

**Michael Holzhey:** Moment. Wir reden über Glaubwürdigkeit. Glaubwürdigkeit ist erfahrungsbasiert. Sonst kann man nicht über Glaubwürdigkeit sprechen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir machen hier aber keine Spekulationsschlichtung, sondern eine Faktenschlichtung. Jetzt gehen wir einmal weiter und warten auf die Fakten.

**Michael Holzhey:** Bei Köln-Frankfurt wurden vorher genau die gleichen Argumente genannt. Das kann man so also nicht hinnehmen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt machen Sie bitte weiter. Ich habe nichts gegen Ihren Vortrag. Ich wehre mich aber dagegen, dass wir die Zeit mit Spekulationen verschwenden.

**Michael Holzhey:** Ich meine, dass die Öffentlichkeit ein Anrecht darauf hat.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber nicht auf Spekulation.

**Michael Holzhey:** Es geht um die Aussage, wie glaubwürdig Zahlen sind, die zum Ausdruck bringen: Ab jetzt passiert das.

(Anlage 3 – Seite 6)

Hinzu kommt vielleicht noch der Risikofonds. Im Prinzip passiert jetzt das, was hier dargestellt ist. Ich behaupte, das ist nicht möglich, weil die Projektgeschichte das einfach nicht hergibt.

Es ist so viel Spekulation, wie Sie es sagen: Wir setzen die Leistungsphasen 3 und 4 an. Zugleich steht in den Gutachten, dass das nur der Stand der Leistungsphasen 3 und 4 ist. – Dann spekulieren Sie auch, sagen aber: Das ist der Wert, auf dessen Grundlage politische Entscheidungen getroffen werden müssen.

An dieser Stelle muss es möglich sein, eine Gegenrede zu halten und zu sagen: Das kann man nach allem menschlichen Ermessen und angesichts dessen, was man über Projekte weiß, nicht glauben. Das kann nicht funktionieren.

Nebenbei: Der Finanzierungsanteil von Land, Stadt und Region ist von 10 % auf 40 % gestiegen. Ich weise darauf hin: Wenn es zu Mehrkosten kommt, dann muss man Optimist sein, wenn man vermutet, dass sich dieser Anteil nicht erhöht; denn der größte Druck kommt nun einmal von diesen Trägern. Jeder kann sich ausrechnen, was das bedeutet.

Vielen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Jetzt darf ich bitten, dass die Wirtschaftsprüfer Ihre Bewertung vortragen.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, darf Herr Heimerl direkt zu dem, was Herr Kretschmann gesagt hat, etwas sagen? Ich glaube, dass das wesentlich ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dabei geht es um die Liste, die Herr Kretschmann aufgeführt hat. Das stand auch in der Zeitung. Hierbei geht es um die Verbesserungsvorschläge von Herrn Heimerl und den damit verbundenen Kosten.

**Dr. Gerhard Heimerl:** Zunächst möchte ich eine kurze Anmerkung zu dieser Tabelle machen.

(Anlage 2 – Seite 2)

Die Werte aus den ersten beiden Zeilen stammen aus einer Zeit, zu der noch niemand von Stuttgart 21 gesprochen hat. Damals habe ich vorgeschlagen, nur in der Relation Mannheim-Ulm für die Hochgeschwindigkeitsstrecke einen Durchgangs-

bahnhof unter dem bestehenden Hauptbahnhof hindurch mit vier Bahnsteiggleisen zu bauen. Der Kopfbahnhof wäre davon unberührt geblieben.

(Zuruf: Wie in Zürich!)

- Wie in Zürich. Das kann man sagen.

Infolgedessen ist diese Darstellung der Kostenentwicklung nicht ganz korrekt; denn zur damaligen Zeit war weder von einer Flughafenanbindung noch von einer Verlegung des Wartungsbahnhofs nach Untertürkheim noch von der Wangener Schleife die Rede.

Ich will die anderen Zahlen gar nicht weiter kommentieren. Wenn man aber eine solche Kostenentwicklung darstellt, dann vergleicht man die ersten beiden Zeilen mit etwas ganz anderem, was nämlich in der dritten Zeile und den folgenden Zeilen steht.

(Anlage 2 – Seite 5)

Der Artikel von Herrn Schwarz in den „Stuttgarter Nachrichten“ war an sich sehr plausibel. Ich gehe davon aus, dass sich diese Folie in erster Linie auf diesen Artikel bezieht; denn so kompakt ist in letzter Zeit nicht darüber gesprochen worden. Herr Schwarz hat allerdings vergessen, das Wort „Option“ hinzuzufügen. Ich habe ausschließlich von Optionen gesprochen, von Optionen für die fernere Zukunft, die man sich nicht verbauen sollte, sondern die man im Ansatz bei den Baumaßnahmen heute berücksichtigen sollte. Optionen bedeutet also: Vorsorge treffen für einen späteren Zeitpunkt, für eine spätere mögliche Nachrüstung, für einen späteren möglichen Nachbau.

Unter dem ersten Spiegelstrich ist vom fehlenden neunten und zehnten Gleis die Rede. Dies ist auf jeden Fall eine Option, für die es zwei Lösungsmöglichkeiten gibt. Entweder der heutige Trog wird so breit ausgestaltet, dass dort zehn Gleise Platz haben. Dann muss man nur den Urbau, die Fahrleitungen, die Signaltechnik usw. nachrüsten. Oder man sorgt dafür, dass neben dem Tunnel Platz genug bleibt, um nachträglich eine eingleisige Erweiterung des Bahnhofs vornehmen zu können. Beide Möglichkeiten haben Vor- und Nachteile.

(Zuruf von Peter Conradi)

- Außerhalb der heutigen Wanne. Natürlich. Ich glaube, die Bahn hat sich darüber Gedanken gemacht.

Wenn man die Wanne in voller Breite ausgestaltet, erfordert das jetzt höhere Investitionen. In 30 oder 40 Jahren, wenn man es braucht, sind nur noch geringe Nachrüstinvestitionen erforderlich. Die andere Lösung erspart jetzt erhebliches Geld und kos-

tet mehr Geld, wenn man in 30 oder 40 Jahren nachrüsten muss. Das ist ein Abwägungsprozess. Beide Lösungen sind aber möglich.

Dass wir das neunte und zehnte Gleis in absehbarer Zeit nicht benötigen, zeigen die Leistungsuntersuchungen von Herrn Professor Schwanhäuser aus den 90er-Jahren. Herr Professor Schwanhäuser hat damals nachgewiesen, dass die Anforderungen, die an Stuttgart 21 gestellt werden, mit acht Gleisen einschließlich der Zulaufstrecken in alle Richtungen erfüllt werden können.

Wir haben damals bei mir am Verkehrswissenschaftlichen Institut die Frage untersucht, wann es irgendwo knirschen würde beim Hauptbahnhof, bei den Zulaufstrecken usw., wenn die Zugzahlen weiter erhöht würden. Wir haben dies in einem einfachen Szenario mit einem erhöhten Angebot dargestellt. Dies ist nachlesbar in einem Bericht, der im Jahr 1994 oder 1995 herausgegeben worden ist und der jederzeit einsehbar ist. Dieser Bericht war auch damals schon einsehbar.

Bei der Untersuchung, wann und wo es knirscht, kam heraus, dass es zunächst nicht bei den acht Gleisen knirscht, sondern es knirscht zunächst bei der Zufahrt aus Richtung Zuffenhausen. Es knirscht also bei der Einmündung in die heutige Hauptabfuhrstrecke.

Dementsprechend habe ich damals als Option empfohlen, die Anbindung der Gleise aus Feuerbach durch den Braktunnel beizubehalten und diese Gleise dann an den neuen Tunnel anzubinden, weil damit eine Leistungssteigerung möglich ist. Die Gleise von Bad Cannstatt und nach Bad Cannstatt sind deutlich weniger belastet.

Darüber hinaus ist damit auch eine höhere betriebliche Flexibilität erreicht. Je nachdem, wohin der Zug aus dem Hauptbahnhof hinaus in Richtung Osten fahren will, kann man auch schon an dieser Stelle vorsortieren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Professor Heimerl, an dieser Stelle darf ich Sie kurz unterbrechen. In diesem Zusammenhang interessiert, ob Ihre Vorschläge – ohne die Optionen, die dahinter stehen – Kosten in Höhe von 500 Millionen € verursachen. Können Sie dazu etwas sagen?

**Dr. Gerhard Heimerl:** Dazu kann ich gleich etwas sagen. Ich darf aber zunächst die anderen Punkte abhandeln.

Ich habe kritisiert, dass die Flughafenzufahrt nicht zweigleisig ist. Das habe ich schon vor langem kritisiert, weil zwei Zwangspunkte hintereinander, nämlich die Wendlinger Kurve und die Einfahrt in den Flughafen von Stuttgart aus, nur eingleisig sind. Dies bedeutet, dass zwei Zwangspunkte hintereinander maßgebend für die Fahrplangesaltung sind.

An einem der Punkte kann man sich orientieren. Dann passt es beim zweiten Punkt aber höchstwahrscheinlich nicht. Deswegen habe ich dafür plädiert, einen der beiden Zwangspunkte aufzulösen. Wenn ich es richtig verstanden habe, ist inzwischen mehr oder weniger die Entscheidung gefallen, dass die Flughafenanbindung zweigleisig erfolgt. Das bleibt also übrig.

Nach der Tabelle von Herrn Holzhey kostet die Anbindung des Flughafenbahnhofs mit zwei Gleisen 35 Millionen €.

Nun zum Argument der fehlenden Weichen im Flughafenregionalbahnhof. Das ist leider ein Eigentor der Projektgegner. Ich habe in diesem Gespräch mit dem Journalisten gesagt, dass in der Flughafenplanung, die in der Broschüre der Projektgegner dargestellt ist, mehrere Weichenverbindungen fehlen. Diese Weichenverbindungen fehlen auch in Ihrem Plan mit den Blitzen und Schnecken, den Sie in früheren Sitzungen gezeigt haben. Auf diesem Plan fehlen Weichenverbindungen im Flughafenbahnhof.

Nun zu dem Argument, die Wendlinger Kurve müsse niveaufrei sein. Ich habe vorhin schon die gegenseitige Abhängigkeit von der zweigleisigen Anbindung des Flughafens erwähnt. Wenn einer der Zwangspunkte aufgelöst ist, kann der andere vorläufig bleiben. Eine Nachrüstung kann zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden.

Nun zur Verknüpfung der Gleise aus den Richtungen Feuerbach und Bad Cannstatt. Damit ist die Beibehaltung der beiden Gleise gemeint, verbunden mit dem neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof. Dies ist die sogenannte P-Option, die bereits in der Planfeststellung enthalten ist. Sie bleibt auch als Option. Aus Leistungsgründen ist es vorerst noch nicht notwendig, sie gleich zu bauen. Wenn man aber die Option aufrechterhalten will, sollte man beim Tunnelbau den Anschlussstützen – also einen Stummel von 15 oder 20 Meter Länge - für diese Abzweigung vorsehen.

Herr Bitzer bestätigt gerade, dass das in den Unterlagen auch so vorgesehen ist. So muss man später, wenn man den Tunnelanschluss vorsehen will, nicht den Betrieb stören. Sondern man kann von diesem Stummel aus ansetzend weiter bauen.

Resümee: Von den Mehrkosten von 500 Millionen € bleiben also 35 Millionen € für die zweigleisige Anbindung des Flughafens übrig. Alles andere sind Optionen für die spätere Zukunft. Das möchte ich deutlich klarstellen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es war wichtig, dass wir das einmal abgeklärt haben. Wenn aber die Optionen realisiert werden, dann kommen wir ungefähr zu dieser Summe.

**Dr. Gerhard Heimerl:** Aber erst in 30 oder 40 Jahren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist klar. Ich möchte das nur klarstellen.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Es war wichtig und auch Ihr gutes Recht, darzustellen, was Sie tatsächlich gegenüber der Presse wiedergegeben haben.

Ich habe das immer so verstanden, dass dieser Bahnhof nicht bloß auf die nächsten 30 Jahre angelegt sein soll, sondern ein Jahrhundertprojekt sein soll. Ob der Bahnhof die Leistungsfähigkeit hat, wie es geplant ist, das prüfen wir morgen. Deshalb werden wir diese Optionen morgen noch einmal gesondert behandeln. Ich darf Sie schon heute bitten, uns morgen zu erklären – auch grafisch -, wie das neunte und zehnte Gleis innerhalb der Wanne und auch außerhalb der Wanne platzierbar sein sollen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das machen wir also morgen.

**Dr. Gerhard Heimerl:** Herr Wölfle, genau deshalb, weil ich weit in die Zukunft geschaut habe und weil ich immer gesagt habe, dass das ein Projekt nicht für die nächsten zehn Jahre, sondern für die nächsten 100 Jahre ist, genau deshalb habe ich über Optionen nachgedacht. Ich habe überlegt, was sein könnte, wenn der Eisenbahnverkehr weiter zunimmt. Wo müsste man dann nachrüsten können? Deswegen sind die Optionen genannt worden.

Die Kalkulation können die Wirtschaftswissenschaftler natürlich besser nachvollziehen. Vielleicht werden die Wirtschaftsprüfer das nachher auch noch ansprechen.

Es stellt sich die Frage, ob es sich lohnt, bereits heute eine Investition vorsorglich zu tätigen, die viele Millionen Euro kostet, von der ich aber weiß, dass ich sie in den nächsten 30 bis 40 Jahren noch nicht benötige. Es stellt sich die Frage, ob es hinzunehmen ist, dass man später für teures Geld nachrüstet. In diesem Fall hat man aber natürlich die Zinsen für 30 oder 40 Jahre gespart.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich habe das nur noch einmal aufgerufen, weil Herr Kretschmann seine Rechnung aufgemacht hat. Diese Rechnung liegt bei über 6 Milliarden €. Darin sind die 500 Millionen € enthalten. Das haben wir jetzt aber abgeklärt.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Ich möchte rein vorsorglich noch etwas sagen, weil die Wirtschaftsprüfer gleich sprechen werden. Sie haben vorhin die Fragerunde zum Vortrag von Herrn Kefer abgebrochen. Ich habe aber noch zwei Fragen dazu.

Herr Kefer, ich habe nicht verstanden, warum die DB den Kaufpreis für Grundstücke mit einrechnet, die der DB gehören. Das versteht wahrscheinlich auch draußen niemand. Das soll dann nachher zum Einsparungspotenzial gehören.

Meine zweite Frage ist mir sehr viel wichtiger. Im Zusammenhang mit den Rückbaukosten, die Sie einsparen wollen, haben Sie davon gesprochen, dass diese Rückbaukosten in einem anderen Immobilienprojekt wieder auftauchen. Jetzt muss ich – auch für die Zuschauer – erläutern, dass die Rückbaukosten im Zusammenhang mit den Grundstücken der Stadt Stuttgart entstehen; denn das Gleisvorfeld gehört der Stadt Stuttgart. Die Stadt Stuttgart kann das Grundstück nur dann verwenden und verwerten, wenn die Gleise zurückgebaut sind.

Im Umkehrschluss heißt das, was ich bereits vorgetragen habe, dass sich die Bahn offenbar davonstehlen will und die Rückbaukosten nicht bezahlen will. Oder täusche ich mich?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kann das jemand kurz beantworten? – Wir machen jetzt ein sogenanntes Interludium, also ein Zwischenspiel. Das gibt es in der Musik. Dann müssen wir aber zu den Wirtschaftsprüfern kommen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich werde versuchen, es ganz kurz zu machen, Herr Geißler.

Herr Stocker, zur Frage, warum der Kaufpreis für Grundstücke eingerechnet ist und dann wieder herausgerechnet worden ist. Der Hintergrund ist, dass wir den über 60 Ingenieurbüros, die geplant haben, die grundsätzliche Planungsvorgabe gemacht haben, dass Grundstücke, die notwendig sind, so zu betrachten sind, als wenn sie gekauft werden müssten.

Wir wollten damit schlichtweg eine Vereinheitlichung erreichen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist es einfacher, zu überprüfen, ob bestimmte Grundstücke bereits vorhanden sind, und das dann wieder herauszurechnen, als sich dann über die Grundstücke Gedanken zu machen, die man zusätzlich kaufen muss.

Es ist nicht so, dass sämtliche Grundstücke rein- und anschließend wieder rausgerechnet worden sind. Sondern es ist so, dass von den Planern sämtliche Grundstücke, die notwendig sind, bepreist worden sind. Im Anschluss werden nur die Grundstücke wieder herausgerechnet, die tatsächlich im Besitz der Bahn sind.

Es verbleibt natürlich ein Delta, das nach wie vor bezahlt werden muss.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was heißt Delta?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ein Delta ist eine Differenz bzw. ein Unterschied.

Nun zu den Rückbaukosten: Nein, wir werden die Grundstücke am Ende des Projekts geräumt an die Stadt oder demjenigen übergeben, der sie entwickelt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will überhaupt keine Diskussion unterbinden. Wir wollen jetzt aber die Wirtschaftsprüfer hören. Anschließend können wir dann weiter diskutieren. Das ist vielleicht besser. Außerdem ist es schon ein Uhr.

Wir müssen darüber reden, wie es weiter gehen soll. Wir müssen die Diskussion um die Kosten und den Nutzen von Stuttgart 21 über die Mittagspause hinaus führen. Uns bleibt nichts anderes übrig. Über die Neubaustrecke diskutieren wir im Anschluss daran.

Wenn wir die Wirtschaftsprüfer gehört haben, können wir die Sache Stück für Stück durchgehen. Ich schlage vor, dass wir uns auf die Diskrepanz in der Kostenberechnung konzentrieren, also auf die Diskrepanz zwischen der „optimistischen“ Schätzung von 4,088 Milliarden €, der Schätzung von 4,5 Milliarden € und den 6 Milliarden €, die Herr Kretschmann benannt hat.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Es ist jetzt ein Uhr. Ich schlage vor, dass wir jetzt erst eine Pause machen und dann in die Berichterstattung der Wirtschaftsprüfer einsteigen; denn der Bericht der Wirtschaftsprüfer dauert sicherlich nicht nur fünf Minuten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir können auch erst die Wirtschaftsprüfer hören und dann die Mittagspause machen.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Genau!)

Herr Stocker, haben Sie Hunger?

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Hunger habe ich auch. Jetzt muss ich aber noch einmal darauf zurückkommen, dass Sie sagen, dass Sie zurückbauen. Die Kosten lassen Sie aber verschwinden. Wohin verschwinden die Rückbaukosten?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** In das von uns geplante Immobilienprojekt. Im Übrigen verschwinden die Kosten nicht dort. Sie sind dort ausgewiesen. Somit bezahlen wir den Rückbau.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Was ist das für ein Immobilienprojekt?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist das Projekt, bei dem wir die Grundstücke an die Stadt verkauft haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist A1.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nicht nur. A2 bis D.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darüber müssen wir aber noch einmal reden. Mich würde auch interessieren, was Sie da vorhaben. Also stellen wir die Frage von Herrn Stocker zurück. Das ist offenbar etwas unklar.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Herr Kefer, Sie sagen, dass Sie davon ausgehen, dass Sie die Grundstücke, die Sie vom Land, von der Stadt und vom Flughafen erwerben wollen, zum Preis Stand 2004 bekommen. So habe ich das verstanden. Wenn Sie das abziehen, gehen Sie also davon aus.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Wölfle, das ist das Einsparpotenzial, das sich ergibt, wenn sich bewahrheitet, dass die Immobilienpreise zwischen 2004 und heute nicht gestiegen sind. Das ist das Einsparpotenzial.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist aber keine Aussage darüber, ob das so kommt oder ob das wahrscheinlich ist.

Jetzt haben die Wirtschaftsprüfer das Wort.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Auch wir werden versuchen, uns kurz zu fassen, damit wir alle nach der Mittagspause gestärkt in die Diskussion gehen können.

Zunächst einmal möchte ich unseren Auftrag und unser Vorgehen erläutern. Das ist wichtig, um unser Gutachten vernünftig lesen zu können und um unsere Feststellungen richtig einordnen zu können.

Im Folgenden werden wir eine kurze Gesamtwürdigung abgeben, auf die wir drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften uns einigen konnten. Das ist sozusagen die Schlussbemerkung unseres Prüfungsurteils. Anschließend wird dann jede einzelne Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu jeweils einem der genannten Themen Stellung nehmen und ihre Feststellungen zu diesem Thema darstellen. Bei den Feststellungen sind wir uns nicht immer einig. Die Bereiche, bei denen wir uns nicht einig werden konnten, werden wir in der anschließenden Diskussion aufführen.

(Anlage 6 – Seite 3)

Was war unser Auftrag? Wir sind von den an der Schlichtung beteiligten Parteien am 12. November beauftragt worden, die von der Deutschen Bahn erstellten Kostenpläne, die Projektausstiegskosten sowie die Kosten der Projektweiterführung einer Plausibilitätsbeurteilung zu unterziehen, und zwar bezogen auf das Projekt Stuttgart 21.

Am 23. November 2010 sind wir beauftragt worden, unseren Auftrag um die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zu erweitern.

Am 12. November wurde auch vereinbart, dass die beteiligten Parteien Fragen an uns richten können. In diesem Zusammenhang haben wir zwei Fragelisten erhalten, eine von Herrn Wölfe und eine erst sehr spät am 23. November die Neubaustrecke betreffend.

(Werner Wölfe: Sagen Sie auch dazu, warum!)

Dann bin ich gleich schon bei den zeitlichen Restriktionen. Schon am 12. November war allen Beteiligten klar, dass es nur ein sehr enges Zeitfenster für die drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften gibt, um den Prüfungsauftrag auszuführen. Dies betrifft natürlich insbesondere die Auftragserweiterung zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Deswegen konnten wir dort nur eine sehr grobe Durchsicht vornehmen.

Darüber hinaus haben wir mit der Deutschen Bahn vereinbart, dass wir ihre Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse wahren. Dies gilt insbesondere für die zugrunde liegenden Kalkulationen. Uns sind sehr viele Zahlen gezeigt worden, deren Veröffentlichung dazu geeignet wäre, die Wettbewerbsposition der Deutschen Bahn zu beeinträchtigen. Deswegen haben wir darauf verzichtet, diese Zahlen in unser Gutachten aufzunehmen.

So viel zur Vorrede. Noch eine Klarstellung: In unserem Gutachten hat jede Prüfungsgesellschaft ein eigenes Prüfungsurteil gezogen und ist für die eigenen Prüfungsergebnisse verantwortlich. Auf die gemeinsame Stellungnahme, auf die wir uns einigen konnten, wird jetzt mein Kollege Witteler eingehen.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Herr Kollege Kieper hat schon darauf hingewiesen, dass es eine gemeinsame Würdigung gibt. Es gibt aber kein gemeinsames Gutachten. Das muss noch einmal sehr deutlich gesagt werden. Wir stehen aber alle hinter dieser Gesamtwürdigung, die ich jetzt vortragen darf. Da es sich hierbei um eine wichtige Aussage handelt, erlauben Sie mir bitte, dass ich sie vorlese, damit kein falscher Zungenschlag durch irgendwelche vielleicht nicht ganz stringenten Äußerungen durch mich hervorgerufen wird.

(Anlage 6 – Seite 4)

Ich darf deshalb vorlesen. Bei den Kosten und der Finanzierung haben wir uns auf folgende Gesamtwürdigung geeinigt:

*Die Plausibilisierung der von der DB AG erstellten Kostenpläne/Kostenvoranschläge hat ergeben, dass insbesondere die Annahmen der DB AG zu möglichen Einspar- und Optimierungspotenzialen eher als optimistisch einzuschätzen sind.*

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das steht übrigens auf Seite 105 des Ihnen vorliegenden Exemplars des Gutachtens.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):**

*Auch unter Berücksichtigung unserer Feststellungen hinsichtlich der Höhe möglicher Risiken sind wir insgesamt der Auffassung, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch keine konkreten Hinweise vorliegen, dass die in den Finanzierungsverträgen vereinbarte Gesamtfinanzierung von 4,526 Milliarden € nicht ausreichend bemessen ist. Hierbei ist zu beachten, dass eine Quantifizierung der zukünftigen Risiken auf Basis der vorgelegten Unterlagen mit hoher Unsicherheit behaftet ist.*

*Die Realisierung der Einspar- und Optimierungspotenziale und damit auch die Einhaltung des Finanzierungsrahmens sind entscheidend von den anstehenden Vergaben sowie etwaiger Nachträge abhängig.*

Ich glaube, in der Diskussionen der vergangenen drei Stunden ist bereits deutlich geworden, dass das bei solchen großen Bauprojekten immer ein großes Risiko darstellt.

(Anlage 6 – Seite 5)

Zum Projektausstieg haben sich die Wirtschaftsprüfer auf folgende Gesamtwürdigung geeinigt:

*Die von der DB AG ermittelten Beträge sind in ihrer Höhe nachvollziehbar und plausibel. Unterschiedliche Auffassungen bestehen bei den Gutachtern hinsichtlich der Frage, inwieweit dieses Kosten dem Grunde nach unter Ausstiegskosten zu erfassen sind. Dies hängt auch von der Sichtweise (z. B. DB AG, Landeshauptstadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Bund, gesamtwirtschaftlich) und dem Zeitpunkt der Betrachtung sowie der jeweils zugrunde liegenden Entscheidungssituation ab. So ergibt sich bei unterschiedlicher Sichtweise unter Umständen eine deutliche Reduktion der Projektausstiegskosten.*

Heute Morgen ist schon mehrfach diskutiert worden, dass man über die einzelnen Bestandteile dieser 1,5 Milliarden € in Zukunft noch trefflich streiten wird. Sie finden das in unserem Bericht. Wir haben es dort aufgeschlüsselt. Wir haben auch die einzelnen Teile sehr deutlich gemacht, sodass sich jeder die Blöcke herausnehmen und darüber diskutieren kann.

(Anlage 6 – Seite 6)

Zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das können wir auch heute Nachmittag machen.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Das können wir auch gern heute Nachmittag machen. Ich darf vielleicht den letzten Absatz noch lesen, Herr Dr. Geißler:

*Unabhängig von dieser gemeinsamen Präsentationsform bleibt jede der beteiligten WPGs für ihr gutachterliches Ergebnis allein verantwortlich. Eine gemeinsame Begutachtung erfolgte nicht.*

Auch das ist von allen Wirtschaftsprüfern gemeinsam besprochen worden. Es war auch Basis des Vorgesprächs mit Herrn Dr. Geißler, bevor der Auftrag erteilt wurde, dass dies so gehandhabt wird. Dies haben wir in dieser kurzen Zeit meines Erachtens ganz gut gemacht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Witteler.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Ich hoffe, kurz vor der Mittagspause können wir noch ein paar Zahlen in aller Kürze besprechen.

Ich komme insbesondere auf die Perspektive von Herrn Dr. Geißler zu sprechen. Er hat die Frage gestellt, wo wir bei diesem Projekt in Relation zum Finanzierungsrahmen stehen.

(Anlage 6 – Seite 7)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist übrigens auf Seite 19 des Gutachtens zu finden.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Auf Seite 19 unseres Gutachtens ist das noch etwas detaillierter aufgegliedert und mit Fußnoten unterfüttert. Um diese Zahlen geht es aber letztlich. Es geht um die Frage, ob der bisherige Finanzierungsrahmen ausreicht, ob wir uns schon in der „Sprechklausel“ befinden oder ob davon auszugehen ist, dass der jetzige Finanzierungsrahmen aus heutiger Sicht ausreicht, sich aber in der Zukunft möglicherweise verändert. Mit dieser Tabelle wird die Frage beantwortet, wie diese Frage heute zu beurteilen ist, und zwar ohne zukünftige Risiken etc.

Das sind Zahlen, die wir prüfen konnten. Dabei sind wir nicht auf Einschätzungen angewiesen. Sondern dabei können wir unser Handwerk anwenden, was Sie von uns erwarten, nämlich die Prüfung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielleicht erläutern Sie einmal die Begriffe. Die Fachplaner Drees & Sommer kommen auf Bau- und Planungskosten von 5,0082 Milliarden €. Herr Kefer hat in seinem Vortrag begründet, warum die Bahn von dieser von den Fachplanern ermittelten Summe abweicht und auf 4,5 Milliarden € bzw.

4,088 Milliarden € kommt. Was die Bahn errechnet hat, ist in der nächsten Spalte ausgewiesen.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** So ist das.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** In der nächsten Spalte ist dargestellt, was die Märkische Revision berechnet hat. Dieser Wert weicht wieder davon ab.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Herr Dr. Geißler hat sich mit der Tabelle beschäftigt. Sie ist offensichtlich wichtig. Deshalb erläutere ich sie kurz.

Die linke Spalte – DB AG Stand 2004 – ist schon hinlänglich diskutiert worden. Die DB AG kommt auf Bau- und Planungskoste von 3,076 Milliarden €. Dieser Betrag ist damals angesetzt worden.

In einem zweiten Schritt hat eine Fachplanung stattgefunden. Diese Fachplanung ist durch Drees & Sommer durchgeführt worden. Drees & Sommer ist Projektsteuerer dieses Projekts. Das heißt, Drees & Sommer kontrolliert im Grunde genommen die Fachplaner und ist im Auftrag der Auftraggeber unterwegs. Drees & Sommer schaut also mit einem wachsamen Auge darauf, was die DB macht.

Deswegen haben wir besonderen Wert darauf gelegt, Ihnen diese Spalte deutlich zu machen. Diese Spalte gibt also die Auffassung der Fachplaner wieder, und zwar unabhängig von irgendwelchen Eingriffen durch die DB.

Die Summe der Bau- und Planungskosten ist von den Fachplanern auf gut 5 Milliarden € festgelegt worden. Um das vergleichbar zu machen mit dem Finanzierungsrahmen, der zu dieser Zeit schon festgelegt war, haben wir diese darunter noch einmal aufgeschrieben. Der Finanzierungsrahmen beinhaltet zum einen die 3,076 Milliarden € und zum anderen eine Risikofinanzierung von rund 1,5 Milliarden €.

Wir hatten also zu dieser Zeit ein Budget von rund 4,5 Milliarden €. Sie erkennen, dass zu diesem Zeitpunkt die Gefahr bestand, möglicherweise oberhalb der Finanzierungslinie herauszukommen. Das muss man zunächst einmal so feststellen.

Dann ist die DB in die Einzelheiten gegangen. Sie können sich vorstellen, dass wir uns diese Einzelheiten angeschaut haben. Es erklärt sich von selbst, dass wir uns insbesondere die Einsparpotenziale sowie die Chancen und Risiken aus der Optimierung der Bauwerke genau angeschaut haben. Die ursprünglichen Zahlen haben externe Leute ermittelt. Hier greift die Bahn – das muss man auch ganz klar sagen – in diese Zahlen ein. Deswegen ist das aus unserer Sicht unser Prüfungsschwerpunkt gewesen.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Heißt das, Sie haben die Zahl von Drees & Sommer, die 4,066 Milliarden €, als gegeben angenommen?

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Die 4,066 Milliarden € sind aus unserer Sicht im ganz normalen Planungsverfahren durch externe Fachplaner ermittelt worden. Dies ist auch durch Einzelbetrachtungen hinterlegt. Das sind die vielen Ordner, von denen Herr Dr. Kefer vorhin gesprochen hat. Diese Ordner lagen uns auch vor.

(Hannes Rockenbauch: Haben Sie auch die Preise überprüft?)

- Wir haben uns die Preise angeschaut. Wir haben auch nach einem Preisnachweis für diese Planungsannahmen gefragt. Das steht auch im Gutachten. Das muss man ganz objektiv betrachten: 66 Fachplaner sind daran beteiligt. Wir stellen eine Frage, möglicherweise erst Mitte vergangener Woche. Dann müssen die Fachplaner antworten. Das ist objektiv gesehen nicht ganz einfach für die Bahn.

Auf der anderen Seite haben wir die Frage gestellt: Warum habt ihr das nicht schon vorher gemacht? – Wenn ich in diese Planung eingreife, dann stelle ich mir die Frage, welche wesentlichen Planungsannahmen die Planer getroffen haben. Diese vergleiche ich mit meinen eigenen Annahmen. Dann finde ich auch Gründe.

Nach diesen Gründen haben wir gefragt. Wir haben den Eindruck gewonnen, dass die Rückkoppelung zu den einzelnen Fachplanern entweder nicht so stattgefunden hat, wie wir das erwartet hätten; denn dazu hätten uns Unterlagen vorgelegt werden können. Dazu kann Herr Dr. Kefer nachher aber sicherlich noch etwas sagen. Oder die Zahl war für uns letzten Endes nicht mehr so relevant. Ich will das kurz erklären.

Die Zahl ist für uns deswegen nicht mehr so relevant, weil die Bahn dann feste Preise eingesetzt hat. Sie hat also bei der Berechnung der Einsparpotenziale gesagt: Der Einheitspreis für die Position X ist nicht – ich wähle einen ganz pauschalen Satz - 1 000 €, sondern nach unser Erfahrung sind das nur 800 €. – Das ist letzten Endes relevant für die Frage von Herrn Dr. Geißler, wo wir heute stehen. Dann ist die alte Zahl für uns nicht mehr so relevant. Sie gibt uns im Grunde genommen nur einen Hinweis darauf, wo wir genauer einsteigen müssen.

Die Preisprüfung ist sicherlich ein Schwachpunkt dieses Gutachtens – das muss ich ganz klar sagen -, weil uns für diese Preisprüfung nicht genügend Zeit zur Verfügung stand. Aus unserer Sicht wäre es schön gewesen, wenn wir die Preise konkret hätten prüfen können.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das heißt, Sie können nicht ausschließen, dass die Ausgangsbasis doch höher als 4 Milliarden € ist.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Wir können das nicht ausschließen. Das ist richtig. Ich will Sie aber auf das interne Kontrollsystem hinweisen. Innerhalb

der Bahn gibt es ein internes Kontrollsystem. Das interne Kontrollsystem durch Drees & Sommer als Bausteuerer ist branchenüblich. Das muss man ganz klar sagen.

Im Grunde genommen wird ein Vier-Augen-Prinzip wahrgenommen. Das ist kein Prüfer-Vier-Augen-Prinzip. Das muss man auch sagen. Drees & Sommer ist kein Wirtschaftsprüfer. Sondern das sind Baufachleute. Durch die vorgenommenen Anpassungen in den einzelnen Fachgutachten bzw. Planungsheften wird deutlich, dass sie sich damit beschäftigt haben.

Wir haben auch den Eindruck gewonnen, dass sie sich auch mit den Preisen beschäftigt haben. Ein Fachplaner bzw. ein Bausteuerer, der sich überhaupt nicht mit den Preisen beschäftigt, wird sicherlich nicht beauftragt. Das muss man einmal ganz klar sehen.

Daher haben wir in der Kürze der Zeit folgenden Prüfungsansatz gewählt: Wir schauen gezielt auf die Optimierungsmaßnahmen der Bahn und schauen, welche Nachweise uns dazu vorgelegt werden können.

Die Situation zum Zeitpunkt Mitte 2009 war so, dass dort tatsächlich Untersuchungen erforderlich waren. Das möchte ich einmal ganz deutlich so sagen. Wir haben auch mit Herrn Azer gesprochen. Sie kennen Herrn Azer. Herr Azer ist Projektleiter. Er hat für uns nachvollziehbar ausgeführt, dass er Optimierungen bei den Baumaßnahmen vornehmen müsse, dafür werde er bezahlt. Das richtig. Keine Frage.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Optimieren heißt also knapp kalkulieren.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Optimieren heißt im technischen Sinne, dass sich der Bauausführer oder der Planer Gedanken darüber macht, wie man optimal und damit kostenschonend das Projekt durchführen kann. Das bedeutet nicht, dass man unmittelbar in die Preise eingreift. Das ist auch nicht das Thema der Projektleitung. Sondern das ist ein Thema des Einkaufs.

Die Marktanalyse, von der Herr Dr. Kefer gesprochen hat, kommt vom Einkauf der DB. Uns wird gesagt: Wir analysieren die Einheitspreise. Was kostet eine Tonne Stahlbeton? Was kostet im Durchschnitt ein Kubikmeter Einbau für die Decke? Was kosten die einzelnen Leistungsparameter? Dann werden diese in der Markt- und Vergleichsanalyse den Planerpreisen gegenübergestellt.

Es ist wirklich bemerkenswert, dass dabei große Abweichungen festgestellt werden. Es gibt eine relativ große Bandbreite.

Jetzt kann man die Preise einfach normieren. So ist die DB auch vorgegangen. Die DB hat gesagt: Wir schauen uns diese Bandbreite an und legen uns dann auf einen Preis fest. – Dieses Vorgehen ist zunächst einmal nachvollziehbar; denn man muss

irgendwie zu einer Einschätzung kommen. Ob man aber dazu in der Lage ist, diese Beträge einfach so abzuziehen, bei dieser Frage bin ich etwas vorsichtig.

Vorsichtig bin ich dabei aus folgendem Grund. Hier ist bewusst von Potenzialen die Rede. Man muss oft genau lesen, was dort steht. Das ist auch bei unserem Gutachten so, insbesondere bei der Gesamtzusammenfassung. Dazu kommen wir gleich noch einmal.

Die Frage ist: Sind die Potenziale, die hier vollständig abgezogen werden, realistisch und insoweit realisiert? Das ist die Kernfrage. Diese Frage zu beantworten ist bei der gegebenen Datenbasis nicht immer ganz einfach. Sonst bräuchten Sie uns auch nicht.

Wir haben einen Kringel an den von der DB ermittelten Wert für Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse gemacht. Die Einzelheiten hat Herr Dr. Kefer vorhin bereits vorgestellt. Sie sehen unten die Anmerkungen zu diesem Kringel, die die wesentliche Aussage darstellen. Bei diesen Preisanpassungen, die die DB vorgenommen hat, sehen wir als Märkische Revision ein signifikantes Risiko, dass diese nicht in vollem Umfang realisiert werden können. Wir wissen das aber auch nicht. Wir sehen aber dieses Risiko.

Dieses Risiko wird sich möglicherweise reduzieren, wenn es bei den nächsten Planungsschritten zu mehr Sicherheit kommt. Zurzeit sehen wir in diesem Bereich aber deutlich ein Risiko. Ich will den Erkenntnissen derjenigen, die dazu gleich noch im Einzelnen Stellung nehmen, nicht vorgreifen. Sie sollten das an dieser Stelle einfach nur wahrnehmen.

Nun zu der Frage von Herrn Dr. Geißler. Herr Dr. Geißler hat gefragt: Was Sie uns hier erzählen, ist auf eine konkrete Frage ausgerichtet. Was heißt das für den Finanzierungsrahmen?

Wenn Sie den unten dargestellten Finanzierungsrahmen sehen, dann stellen Sie fest, dass die Fachplaner Drees & Sommer ursprünglich festgestellt hatten - - Das sind nicht die Zahlen der DB. Deswegen haben wir dort diese kleinen Sternchen angebracht. Das ist unsere Berechnung. Wir haben gesagt, dass wir die Nominalisierung und auch die Planungskosten der DB nehmen und sie hinzurechnen. Das war nicht die Aufgabe von Drees & Sommer. Deswegen haben wir dort ein Sternchen angebracht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nominalisierung ist Inflation.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Vielen Dank für die Übersetzung.

Diese Zahlen haben wir einfach übernommen, so wie sie die DB heute sieht. Dann kommen wir letztlich auf diese Unterdeckung. Unterdeckung heißt in diesem Fall,



dass die Kosten größer als der Finanzierungsrahmen sind. Das war zum Stichtag 2. Juli 2009.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Umgekehrt!)

- Habe ich es falsch herum erklärt? Ich möchte es nicht noch einmal wiederholen. Ich denke, die Zahlen sind aussagefähig.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die 318,6 Millionen € stellen einen noch zur Verfügung stehenden Risikopuffer dar.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Korrekt.

Jetzt vergleichen wir einmal die Zahlen, die wir als Feststellung hier getroffen haben. Sie sehen, dort, wo ich den Kringel angebracht habe, habe ich gar nichts geändert. Das heißt, ich bin zunächst einmal davon ausgegangen, dass das Punkte sind, die wir nicht hinzurechnen, weil wir es nicht genau wissen. Wenn wir es nicht genau wissen, dann bin ich nicht derjenige, der die Zahl einfach hinzurechnet. Sondern ich bin der Meinung, dass es eine Einschätzungsbandbreite gibt.

Das ist auch das Thema bei diesen Planungen. Sie reden immer über eine Zahl. Das will ich auch ganz deutlich sagen. Eine Zahl für dieses Projekt ist eine Scheingenauigkeit. Das muss man ganz klar sehen. Das wird nachher auch noch einmal bei der Betrachtung der Chancen und Risiken deutlich.

Deswegen sagen Sie bitte nicht, die Wirtschaftsprüfer hätten die 4,088 Milliarden € oder sonst irgendeine Zahl bestätigt, und damit sei das Thema durch. Das sind vielmehr Bandbreiten. Diese kann man nur einschätzen. Das ist ein Thema des Förderrechts. Diejenigen, die sich im öffentlichen Bereich auskennen, wissen, dass man im Förderrecht mit Risiken kaum umgehen kann. Man muss die Kosten einfach nachweisen. Man muss sie auch definieren. Das ist die Rahmenbedingung für die Bahn. Das haben wir auch verstanden.

Gleichwohl empfehlen wir Ihnen, immer zu berücksichtigen, dass es Ermessensspielräume und Einschätzungsspielräume gibt, wenn Sie eine Entscheidung treffen wollen oder müssen. Das werde ich im Folgenden bei der Beurteilung der Chancen und Risiken noch einmal genauer darstellen.

Letzten Endes haben wir einen noch zur Verfügung stehenden Puffer von 318 Millionen € festgestellt. Was ist nun der Unterschied zu den von Herrn Dr. Kefer vorgelegten Zahlen? Das kennen Sie schon. Sie schauen sich die oben etwas bunt dargestellten Einzelbereiche an.

Die Preiskorrektur laut DB für Grundstücke der Finanzierungspartner auf dem Preisniveau 2004. Das Thema hatten Sie vorhin schon. Herr Dr. Kefer hat gerade noch

einmal erläutert, dass es hierbei um die Frage geht, wie viel diese Grundstücke Wert sind.

Herr Dr. Kefer, wir haben das im Rahmen unserer Prüfung besprochen. Wir haben das allerdings etwas anders besprochen und auch etwas anders verstanden. Wir haben nämlich verstanden, dass Sie gesagt haben: Wir versuchen, bezogen auf diese Grundstücke im Partnerkreis eine Einigung herbeizuführen, dass diese Grundstücke zu den alten Preisen hereingenommen werden.

Um Ihrer Frage vorzugreifen, Herr Dr. Geißler, übersetze ich das. Das heißt vor dem Hintergrund unserer prüferischen Beurteilung: Die Grundstücke sind mit einem vergleichbaren Preis wie alle anderen Grundstücke auch in die Kostenplanung eingeflossen. Das ist auch richtig. Nur das ist richtig.

Deswegen haben wir gesagt: Aus unserer Sicht kommt es in diesem Fall nicht zu einer Einsparung. Sondern die Kosten sind vergleichbar mit den anderen Kosten. Deswegen bleiben sie in der Kostenschätzung zunächst einmal so stehen.

Wenn ein einzelner Partner – zum Beispiel die DB – das Grundstück „zu null“ einbringt, dann ist das nichts anderes als eine andere Art der Finanzierung. Das haben Sie völlig richtig erkannt. Das könnte man als Subvention bezeichnen.

Dann haben wir Herrn Dr. Kefer gebeten, einen belastbaren Nachweis darüber zu erbringen, dass das realisiert ist. Wir haben also den Nachweis einer solchen Vereinbarung eingefordert. Das müssen wir prüfen; denn wir sind nicht Glauber, sondern Prüfer.

Dieser Nachweis konnte bisher nicht erbracht werden. Das heißt, aus unserer Sicht ist das Thema nicht realisiert.

Das war der wesentliche Unterschied in diesem Bereich. Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Partner darauf verständigen. Man muss aber natürlich sehen, dass sich dadurch die Finanzierungsanteile der einzelnen Partner verschieben. Das sind Entscheidungen, die nicht jeder einfach so treffen kann. Sonst würden Sie nicht schon seit zwei Jahren darüber diskutieren. Insofern ist das ein Punkt, den wir nicht abhaken können. Deswegen wird er hinzugerechnet. Das ist der wesentliche Punkt.

Die andere Frage ist ähnlich zu beurteilen. Dies betrifft das Abräumen des Gleisvorfeldes. 28 Millionen € sind angesichts der Zahlen im Grunde ein Kinkerlitzchen. Dabei geht es auch darum, wer das bezahlt.

Unsere klare Feststellung dazu: Das sind Kosten, die im Gesamtprojekt anfallen. Daran führt überhaupt kein Weg vorbei. Deswegen müssen die Kosten mit aufgeführt werden. Sie werden aber anders finanziert. Deswegen erhöhen sie den unten darge-

stellten Finanzierungsrahmen. Damit haben wir auch kein Problem. Das kann man sehr leidenschaftslos sehen.

Bei der Beantwortung der Frage aber, was das Projekt kostet, bitte ich darauf zu achten, welche Zahl Sie benutzen. Wenn Sie sagen, dass Sie von den Zahlen reden, die von den Finanzierungspartnern im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung bezahlt werden, dann ist das eine andere Zahl als die Zahl, die sich auf die Gesamtkosten des Projektes bezieht.

Wenn die DB von 4,088 Milliarden € spricht, dann ist das die Zahl, die ausschließlich innerhalb dieser Finanzierungsvereinbarung zur Abrechnung kommt. Nicht mehr und nicht weniger. Die Gesamtkosten können größer sein. Das sehen wir schon anhand der historischen Planungskosten.

Als Planungskosten werden 547,1 Millionen € angesetzt. Das ist ein bemerkenswerter Betrag. Dies sind rund 17 % der Baukosten laut Schätzung der DB. Das möchte ich nur einmal anmerken. Diese Planungskosten kommen zu den Baukosten hinzu.

Die von der Märkischen Revision angesetzten Planungskosten in Höhe von 186 Millionen € wurden heute Morgen schon einmal diskutiert.

Aus unserer Sicht sind Planungskosten ganz eindeutig Kostenbestandteil des Projekts. Das steht überhaupt nicht infrage. Diese Kosten fallen an, und deswegen haben wir sie auch hier dargestellt.

Da die DB diese Kosten aus Eigenmitteln finanziert, haben wir eine schriftliche Bestätigung eingefordert, die belegen soll, dass das auch wirklich wahr ist. Diese Bestätigung haben wir auch bekommen. Das heißt, diese Kosten fallen an, werden aber von der DB als eigene Mittel eingebracht. Achten Sie bitte bei Ihrer Schlussabrechnung darauf, dass das auch passiert.

Insofern können wir leidenschaftslos damit umgehen; denn in diesem Bereich gibt es keine Veränderung des Finanzierungspuffers. Wenn es gesondert finanziert wird – vielen Dank, liebe Bahn -, dann können Sie das so machen. Achten Sie aber bitte darauf, dass das auch so passiert. Der Puffer ist aber zunächst einmal noch vorhanden.

Jetzt komme ich zu der Gretchenfrage, die wir die ganze Zeit versuchen zu beantworten. Oben ist von eben mal 486 Millionen € Preisanpassungen die Rede. Hierfür gibt es plausible Begründungen, die man zum Teil auch nachvollziehen kann. Ich betone: zum Teil, aber nicht in allen Bereichen.

Bei den hier dargestellten Einsparpotenzialen sehen wir das große Risiko, dass diese nicht im vollen Umfang realisiert werden. Deswegen haben wir auch so um unsere Schlussbemerkung gerungen. Herr Dr. Kefer und meine Kollegen wissen das. Vor

dem Hintergrund dieser Tabelle können wir aus unserer Sicht sagen, dass es noch keine konkreten Hinweise gibt, dass zum derzeitigen Planungsstand – nur darüber rede ich an dieser Stelle – der Finanzierungspuffer nicht ausreicht und damit dieses Budget gerissen wird. Es gibt aber natürlich auch in der Zukunft liegende Chancen und Risiken, die wir nachher besprechen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Ich habe jetzt ein kleines Problem, weil meine Vorredner fast alle Argumente vorweggenommen haben, die eigentlich von uns genannt werden sollten. Wir sind also jetzt ganz schnell beim Mittagessen.

Ich möchte auf unsere Einschätzung der Einspar- und Optimierungspotenziale zu sprechen kommen, die unseren Prüfungsschwerpunkt bildeten. Herr Dr. Kefer hat heute Morgen ausgeführt, dass es sich dabei im Wesentlichen um 130 Millionen € im Bereich der Grundstücke sowie um 430 Millionen € im Bereich der Harmonisierung und im Bereich der eventuellen Korrektur der Einkaufspreise handelt.

Im Bereich der Grundstücke – an dieser Stelle merken Sie, dass wir uns nicht in allen Punkten einig waren – kann ich nicht ganz meinem Vorredner folgen. Diese 130 Millionen € setzen sich aus verschiedenen Beträgen zusammen. Dies gilt beispielsweise für die Grundstücke der Bahn, die einen Großteil der Einsparungen ausmachen und die jetzt schon weitgehend für den Eisenbahnverkehr genutzt werden.

Das heißt, ich sehe nicht, dass Grundstücke, die jetzt schon vom Eisenbahnverkehr genutzt werden und auch im Alternativfall für den Eisenbahnverkehr genutzt werden sollten, Bestandteil dieser Kosten sein können. Daher ist ein Großteil dieser 130 Millionen € unseres Erachtens nicht in den Kosten enthalten. Man kann sich darüber streiten, ob die 30 Millionen € werthaltig sind oder doch vielleicht nur 10 Millionen € oder 12 Millionen € sind. Das sei angesichts der Gesamtsumme aber dahingestellt.

Wenn es darum geht, Leute zu entschädigen, deren Grundstück untertunnelt wird, ist es unerheblich, ob man einen bestimmten Prozentsatz ansetzt oder einen etwas niedrigeren, weil neue Verfahren dies zulassen. Ich glaube, auch in diesem Fall ist es unerheblich, ob wir von 20 Millionen € oder von 25 Millionen € reden.

Insofern würde ich diesen Punkt gern abhacken und auf einen etwas spannenderen Punkt eingehen, nämlich auf die Harmonisierung der Einheitspreise. Bei dieser Harmonisierung sind zwei wesentliche Sachen gemacht worden. Es sind die von den Planern angesetzten Preise für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte verglichen worden. Das Ganze ist verglichen worden mit den Einkaufskonditionen, die die Bahn bei vergleichbaren Projekten im Frühsommer 2009 erzielen konnte.

Die wesentlichen Posten sind die Kosten für Beton, die Kosten für den Oberbau, also für Gleise, für Schotter oder für das Betonbett, auf dem die Schienen liegen, die Kosten für den Ausbruch – dahinter verbirgt sich die Tunnelbohrung -, die Kosten für die Baustelleneinrichtung und die Kosten für den Stahl, der im Beton verarbeitet wird.

Ein Vergleich der Planfeststellungsabschnitte war natürlich problemlos möglich, da uns alle entsprechenden Unterlagen vorlagen. Aus Geheimhaltungsgründen sind uns aber nicht die Vergleichspreise vorgelegt worden, die ebenfalls eingeflossen sind. An dieser Stelle gibt es also große Risiken, die wir in unserem Prüfungsurteil berücksichtigt haben.

Nun zu den einzelnen Punkten. Das geht vielleicht etwas ins Detail.

**Michael Föll (Projektbefürworter):** Die Preise haben wir Ihnen sehr wohl vorgelegt. Wir haben Ihnen nur nicht die genaue Herleitungsrechnung vorgelegt, wie wir zu den Preisen gekommen sind.

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Wenn das falsch angekommen ist, bitte ich, das zu entschuldigen. Es ist natürlich vollkommen korrekt. Wir wissen, welche Preise angesetzt worden sind. Ansonsten müssten wir hier gar nicht auftauchen. Mit einer Ausnahme in Bezug auf die Tunnel sind uns aggregierte Preise als Vergleiche vorgelegt worden. Darauf komme ich gleich noch zu sprechen.

Beim Beton ist es kein Problem gewesen, die Materialpreisen mit von uns durchgeführten Marktanalysen zu vergleichen. Das passte. Wir haben noch ein kleines Risiko, das wir nicht erkennen können. Beim Beton ist neben den reinen Lieferpreisen ab Baustelle auch noch die Verarbeitung enthalten, die bei den einzelnen Bauwerken variieren kann. Das war ein Preis, den wir so nicht ermitteln konnten. Wir sehen deshalb ein gewisses Risiko, dass beim Vergleich der unterschiedlichen Planfeststellungen vielleicht unter Umständen Äpfel mit Birnen verglichen worden. Das ist ein kleines Restrisiko, das an dieser Stelle bleibt und das wir nicht abschließend klären konnten.

Ohne Vergleichspreise konnten wir keine Aussage zur oberbaufesten Fahrbahn treffen. Wir haben keine Vergleichspreise bekommen. Wir haben es versucht, Angaben zu erhalten von den wenigen anderen Anbietern, die dann aber nicht im Fernverkehr tätig sind. Die Übertragung hat nicht funktioniert. Deshalb müssen wir an dieser Stelle ein großes Fragezeichen anbringen und dies als ein entsprechendes Risiko ansehen.

Zu den Ausbruchskosten liegen uns Vergleichspreise für Rohbauten anderer Tunnel vor, die in den vergangenen Jahren abgeschlossen bzw. vergeben worden sind. Aber auch diese aus der Kostenrechnung der Bahn ermittelten Preise konnten wir in der Kürze der Zeit nicht prüfen. Diese Preise mussten wir als gegeben hinnehmen. Wenn wir das aber mit Stuttgart 21 vergleichen, kommen wir zu realistischen Ansät-

zen, aber unter dem Vorbehalt, dass uns die richtigen Vergleichswerte gegeben worden sind, und unter dem Vorbehalt, dass diese Tunnel im Endeffekt vergleichbar sind. Auch das haben wir uns erläutern lassen. Letztendlich sind wir aber keine Geologen.

(Hannes Rockenbauch: Sie dürfen es uns auch nicht sagen!)

- Ich gehe davon aus, dass wir das nicht sagen dürfen. Ansonsten hätte Herr Dr. Kefer das heute Vormittag in seinem Vortrag angesprochen.

Auch die Kennzahlen des Eisenbahnbundesamts, was für einen Meter Tunnel bei einer Kostenprüfung akzeptabel ist, lagen ungefähr bei den Preisen, die jetzt angesetzt worden sind nach den Optimierungsbestandteilen. Es gibt gewisse Indizien, die dafür sprechen, dass diese Optimierungspotenziale durchaus eintreffen können. Dies ist allerdings mit einem Fragezeichen versehen. Deswegen sind unsere Annahmen optimistisch, aber nicht unplausibel.

Wir haben eine Bandbreite von möglichen Kosten. Bezüglich der Optimierungspotenziale befinden wir uns eher am unteren Ende einer möglichen Bandbreite, aber wahrscheinlich nicht mehr in der Nähe des Erwartungswertes.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ich verstehe das nicht ganz. Normalerweise gibt es immer eine optimistische Einschätzung. Diese wird dann voll abgebucht. Von der Risikoeinschätzung bekommen wir aber gar nichts zu sehen. Sie reden immer von einer Bandbreite. Das einzige, was berücksichtigt wird, ist aber eine Chance, die Sie plötzlich vorwegnehmen und abziehen.

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Das ist auch unsere Aussage. Wir sagen: Es ist eine optimistische Schätzung der Einsparpotenziale. Es sind etwas mehr Chancen als Risiken eingerechnet worden. Das sehen wir auch so.

In der Summe der Informationen, die wir bekommen haben, gehen wir aber davon aus, dass ein großer Teil dieser Chancen durchaus realisiert werden kann. Wenn wir einen Erwartungswert ermitteln müssten, dann würde dieser nicht deutlich von den Finanzierungswerten abweichen. Wenn wir ein paar hundert Millionen hinzurechnen für die Risiken, die wir in diesen Chancen sehen, dann sind wir irgendwo bei der Finanzierungszusage von rund 4,5 Milliarden €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wollen wir die Diskussion nicht nach dem Essen führen? Herr Rockenbauch fragt selbstständig, ohne dass er das Wort hat. Frau Dahlbender hingegen ist so vornehm und meldet sich. Das wird Herr Rockenbauch in Zukunft vielleicht auch tun.

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Dann haben wir noch die Punkte betreffend die Baustelleneinrichtung und Betonstahl.

Bei Baustelleneinrichtungen gab es sehr unterschiedliche Einschätzungen der Planer. Sie werden halt pauschal zu den Kosten addiert. Ein Planer hat im Schnitt das Dreifache dessen angesetzt, was ein anderer Planer angesetzt hat. Außerdem gab es eine gutachterliche Stellungnahme, dass das unplausibel sei. Das ist dann reduziert worden.

Es bleibt das Restrisiko, dass ein Planer mit hohen Werten gerechnet hat und wir das nicht erkennen können. Insgesamt müssen wir auf der Basis der gutachterlichen Stellungnahme aber davon ausgehen, dass dieser Planer wirklich sehr vorsichtig war und übervorsichtige Werte angesetzt hat, die hier korrigiert worden sind.

Betonstahl ist ein Sonderfall. Hierbei handelt es sich um einen sehr volatilen Rohstoffpreis. Im Jahr 2008 war der Preis sehr hoch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Volatil heißt schwankend.

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Genau.

Bei der Fertigstellung der Entwurfsplanung ist er im Januar 2009 noch einmal korrigiert worden. Das ist dann in den 4,066 Millionen € enthalten. Im Mai 2009 ist der Preis auf einem Tiefpunkt gewesen. Er ist dann also sehr niedrig wieder einkalkuliert worden. Das ist ein wesentlicher Punkt dieser Optimierungspotenziale. Aktuell ist er schon wieder um mindestens 20 Prozentpunkte gestiegen, sodass sich zeigt, dass diese Potenziale derzeit schon fast wieder weg sind. Das kann in zwei Monaten aber schon wieder anders aussehen.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Jetzt darf ich noch kurz etwas zu den Optimierungspotenzialen sagen.

Vielleicht ein Punkt vorweg, damit das wirklich jedem klar wird. Herr Kollege Dannenbaum hat die Ergebnisse von SUSAT dargestellt. Zum konventionellen Oberbau und zu den Betonstahlpreisen beispielsweise haben wir eine etwas andere Auffassung als unsere Kollegen. Darauf werden wir in der Diskussion aber sicherlich noch eingehen.

Hinsichtlich der Optimierungspotenziale, die Herr Dr. Kefer schon ausführlich dargestellt hat, möchte ich auf zwei Punkte eingehen, nämlich auf den Quelldruck und auf die eisenbahntechnischen Anlagen.

Zum Quelldruck liegen Gutachten und gutachterliche Stellungnahmen vor, die hier schon ausführlich diskutiert worden sind und die die Annahme eines niedrigeren Quelldrucks bestätigen. Für uns, die wir keine Geologen sind, ist diese Annahme damit dem Grunde nach bestätigt. Wir haben uns mit der Höhe des Optimierungspotenzials beschäftigt.

Sie müssen sich vielleicht folgende Methodik oder Mechanik vorstellen. Durch den niedrigeren Quelldruck sind weniger Massen erforderlich, also weniger Massen an Spritzbeton und weniger Massen an Stahl, die verbaut werden müssen. Der Berechnung der Einsparpotenziale lag eine Gesamtmasse von Stahl und Spritzbeton beispielsweise zugrunde, die verbaut werden muss.

Somit haben wir zwischen diesen Einsparpotenzialen und den Optimierungspotenzialen sogenannte Interdependenzen. Wenn ich also optimiere und damit weniger Masse brauche, muss ich auch bei den Einsparpotenzialen mit weniger Masse rechnen. Diese Interdependenzen, die der Höhe nach die Einsparpotenziale mindern, sind noch nicht berücksichtigt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Interdependenz heißt also Abhängigkeit bzw. in diesem Fall Wechselwirkung.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Die hängen einfach miteinander zusammen.

Hinsichtlich des Optimierungspotentials der eisenbahntechnischen Anlagen möchte ich die Ausführungen von Herrn Dr. Kefer nicht wiederholen. Dabei müssen wir – das geht den Kollegen genauso – noch einmal auf die zeitliche Restriktion eingehen. Was uns von der Deutschen Bahn erklärt wurde, konnte aufgrund der Kürze der Zeit nicht vollständig nachvollzogen werden. Deswegen haben wir – dabei sind sich alle Gutachter einig – dieses Optimierungspotenzial als optimistisch eingeschätzt.

So viel zu den Optimierungspotenzialen.

**Gerd Hickmann:** Ich habe eine Verständnisfrage zu den Interdependenzen. Verstehen Sie es richtig, dass Sie Folgendes gesagt haben: Es gibt Masseneinsparungen. Statt 1 000 Tonnen muss ich nur 700 Tonnen verbauen. Gleichzeitig wird bei den Preischancen auf 1 000 Tonnen aufgesetzt. Man bekommt also 30 % weniger und spart dann noch einmal 300, obwohl man das eigentlich auf die 700 Tonnen aufsetzen müsste. Das heißt, die Einsparungen sind doppelt gerechnet worden.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Dadurch gibt es bei den Einsparpotenzialen sowohl einen Masse- als auch einen Preiseffekt. Das ist richtig.

**Gerd Hickmann:** Das heißt, die Einsparung müsste ich dann in meinem Beispielfall mit 0,7 multiplizieren, um auf den richtigen Wert zu kommen.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Das war eine Verständigung unter Fachleuten.



**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Ich möchte keine Zahlen nennen, sondern etwas zum Gesamtverständnis sagen. Der Zahlenteil ist aus unserer Sicht abgeschlossen. Jetzt geht es darum, was die Zahlen, die dem derzeitigen Planungsstand entsprechen, aussagen und wie sie in einem typischen Planungsprozess zu interpretieren sind.

(Anlage 6 – Seite 8)

Herr Conradi, Sie werden diese Darstellung möglicherweise kennen. Sie werden sie auch sehr gut nachvollziehen können. Diese Darstellung stammt im Übrigen nicht von der Märkischen Revision, sondern von einem Architekturbüro. Damit wollen wir Ihnen deutlich machen, wie eine solche Planung abläuft. Heute Morgen haben wir auch schon darüber gesprochen.

Sie sehen hier neun Leistungsphasen nach HOAI. Um Ihrer Frage vorzugreifen: Die HOAI ist die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure. Darin ist festgelegt, was Architekten und Ingenieure abrechnen dürfen. Außerdem ist darin festgelegt, was Architekten und Ingenieure zu tun haben.

Das haben die Fachplaner bisher auch gemacht. Sie erinnern sich an die Spalte, die ich Ihnen vorhin gezeigt habe. Zu Beginn – das war vielleicht im Jahr 1999 – gab es eine Grundlagenermittlung und eine Vorplanung. Die Auswirkungen sind hier in Gelb dargestellt und geben den Schätzbereich der Kosten an. Dieser ist naturgemäß sehr groß. Das ist heute Morgen schon erläutert worden. Deshalb muss ich nicht viel mehr dazu sagen.

Bei einem solchen Projekt, bei dem es um 4 Milliarden € geht und um eine Leistungszeit von zig Jahren – ich will mich gar nicht genauer festlegen -, sind die Risiken möglicherweise sogar noch größer, als sie hier dargestellt werden.

Jetzt kommen wir zur nächsten Phase. Bei dieser Phase stehen wir jetzt so ungefähr. Es geht um die Genehmigungsplanung. Sie haben gehört, dass es Planfeststellungsverfahren gibt. Diese sind zu fünf Siebteln fertig. Zwei Planfeststellungsbeschlüsse stehen noch aus. Ansonsten besteht schon einigermaßen Sicherheit, so dass Herr Azer weiß, was er tun darf und tun muss.

Bei der Genehmigungsplanung ist ein Schwankungsbereich von plus bzw. minus 10 % angegeben. Unterstellen wir einmal, dass die Fachplaner vorsichtig geplant haben und wir irgendwo in der Mitte liegen. Deswegen ist diese Linie dort eingezeichnet. Das entspricht in etwa dem, mit dem man rechnen kann auf der Grundlage der Erwartungen. Damit geht man weder auf die gute Seite – wir haben das optimistisch genannt - noch auf die schlechte Seite. Ich unterstelle einmal, dass ein Fachplaner so etwas ordentlich macht; denn er steht dem neutral gegenüber. Deswegen orientiere ich mich gedanklich immer an der in der Mitte eingezeichneten Linie.

Was ist nun im Kostenplanungsprozess anders als entlang der Mittellinie? Sie sehen einen roten Pfeil und ein Kreuz. Damit soll verdeutlicht werden, dass vonseiten der Bahn gesagt wurde: Wir nehmen die Einsparpotenziale in unserer Kostenkalkulation vor. Das heißt, wir ziehen sie alle ab.

Das heißt für mich, dass die Risikoeinschätzung, die der Fachplaner möglicherweise früher berücksichtigt hat, von der Bahn ein Stück weit herausgenommen wurde. Bitte erinnern Sie sich an die Zahlen, die ich vorhin dargestellt habe. Bezogen auf die Gesamtbausumme ist das schon ein beträchtlicher Betrag. Bezogen auf die Gesamtsumme sind das schon 20 %. Wenn Sie darüber hinaus berücksichtigen, dass die sich auf einzelne Leistungspreisoptionen beziehen, dann sind wir bei zum Teil deutlich höheren Werten, die korrigiert wurden.

Insofern unsere wichtige Aussage für Sie: Die einwertige Planung, dieser Betrag von 4,088 Milliarden € ist optimistisch. In diesem grafischen System liegt dieser Wert sehr weit links von der Mitte. Das heißt, Chancen sind eingerechnet worden.

Sie haben außerdem die Frage nach den Risiken gestellt. An dieser Stelle komme ich darauf zu sprechen, dass Risiken unterschiedliche Hintergründe haben. Es gibt Risiken, die im Preis liegen. Diese hat der Kollege gerade beschrieben. Beim Preis bin ich auch leidenschaftslos. Wenn der Betonpreis nach oben oder unten schwankt, hat weder Herr Dr. Kefer noch irgendein anderer dies zu verantworten. Das ist nun einmal so. Wenn die Baumaßnahme läuft, dann muss das auch bezahlt werden. Das ist so.

Deswegen muss man sich meines Erachtens auch immer darum bemühen, nicht einwertig zu planen. Sondern man sollte einen optimistischen Rahmen und auch einen pessimistischen Rahmen kennen. Das war in der Vergangenheit auch der Fall. Damals hatten Sie einen Risikopuffer von 1,5 Milliarden € eingepreist. Das ist keine Kleinigkeit. Dieser hat sich im Wesentlichen aber jetzt schon realisiert. Das muss man einmal ganz klar so sehen.

Jetzt stellt sich die Frage, wie es im Planungsprozess weitergeht. Wir sind in einer ganz entscheidenden Phase. Zunächst einmal kommen Angebote auf den Tisch. Das heißt, derzeit werden die wesentlichen Vergaben vorgenommen. Deswegen ist die Bahn auch sehr sensibel im Umgang mit Daten. Das kann ich gut nachvollziehen.

In relativ naher Zukunft wird die Bahn wesentliche Vergabepreise kennen. Dann weiß die Bahn auch, ob sie mit der Planung richtig gelegen hat oder nicht richtig gelegen hat.

Hinzu kommen die Nachträge, über die wir hier reden müssen. Deswegen dauert das an dieser Stelle etwas länger.

Auf dieser Grafik ist außerdem die Ausführungsplanung benannt. Bei der Ausführungsplanung geht um die konkrete Umsetzung der Zeichnungen und der imaginären Überlegungen der Planer. Herr Conradi weiß, was das bedeutet. Dann muss festgelegt werden, wie das Bauprojekt konkret ausgestaltet wird. Wer ist wann auf der Baustelle? Wie werden die einzelnen Gewerke verteilt? Wie werden sie hintereinander geschaltet? Welche Massen fallen zu welchem Zeitpunkt an?

Die Ausführungsplanung ist entscheidend. Darin steckt auch eine große Unsicherheit. An dieser Stelle kommen häufig Nachträge, weil man diese systemimmanenten Unsicherheiten nicht vorhersehen kann. Deswegen haben wir in unserem Gutachten geschrieben, dass im Bereich der Ausführungsplanung und auch beim Bauablauf natürlich noch Risiken vorhanden sind.

Jetzt komme ich auf Ihre Frage zu sprechen, was davon in der Planung berücksichtigt worden ist. Dazu kann ich sagen, dass es noch eine kleinen Risikopuffer gibt. Wenn wir diesen Risikopuffer realisieren können, dann hat Herr Dr. Kefer etwas mehr Reserve. Im Grunde genommen werden solche Risiken aber nicht, wie Sie es vielleicht erwarten würden, als pauschaler Zuschlag einfach hinzugerechnet. Das läuft nicht.

Sondern diese Risiken werden zur Kenntnis genommen und auch in den Finanzierungsgesprächen behandelt. Das ist ein übliches Verfahren. Ob das sinnvoll ist, lasse ich einmal dahingestellt. Das ist das übliche Verfahren. Dann wird gesagt: Wir sind jetzt schlauer. Der Bauablauf ist nicht so, wie wir es erwartet haben. Die tektonischen Verhältnisse sind nicht so, wie wir es erwartet haben. Wir müssen umplanen.

Dann kommt man auch auf die Kosten. Diese treten dann in Form von Nachträgen auf. Auf diesen Moment sind die Bauunternehmen sehr fixiert. Das wurde vorhin schon im Zusammenhang mit dem Preisdruck diskutiert. Wenn ein Unternehmen die erste Hürde genommen hat und beauftragt worden ist, dann hat es durchaus ein Interesse daran, Nachträge geltend zu machen. Das ist so; denn dann verdienen die Unternehmen Geld. Darin sind die Unternehmen geübt. Die Bauunternehmen, die wir betreuen bzw. in der Vergangenheit betreut haben, tun das auch.

An dieser Stelle stellt sich die Frage, welche Zahl wir hier diskutieren. Diskutieren wir über die Definition der Bahn und über das übliche Planungsverfahren? In diesem Fall werden nämlich Projektkosten festgestellt. Herr Conradi hat bei unserer Sitzung am vergangenen Freitag festgestellt: Ich kann nur mit dem rechnen, was ich weiß. Einen pauschalen Zuschlag kenne ich nicht. Den ermittle ich auch nicht bei fiskalischen Planungen.

Die Unternehmen machen das anders. Wir machen das bei einer Unternehmensbewertung auch anders. Das will ich Ihnen ganz klar sagen. Bei einer Unternehmensbewertung berücksichtigen wir die Zahlen, die wir nicht genau abschätzen können,

mit einem Risikoabschlag. In diesem Zusammenhang ist eine einwertige Planung gemacht worden.

Deswegen kann ich nur sagen: Die Zahl von Herrn Dr. Kefer sind nach den Regeln der Kunst bewertet meines Erachtens nicht falsch. Das heißt, das Verfahren, das bei Baumaßnahmen üblich ist, läuft so ab. Sie haben aber eine etwas andere Erwartung und sagen: Wir wollen nicht den heutigen Planungsstand wissen. Sondern wir wollen den Betrag der Endabrechnung wissen. – Das kann ich auch nachvollziehen. Wenn ich ein Haus baue, will ich auch wissen, was es insgesamt kostet.

Der Fairness halber muss man aber sagen - über Fairness haben wir auch schon diskutiert -, dass diese Maßnahme sehr komplex ist. Das ist nicht so mal eben gemacht. Auch bei den Bandbreiten gibt es noch viele Unsicherheiten, auch wenn eine Ausführungsplanung vorhanden ist. Deshalb werden Sie auch nie eine klare Analyse erhalten, die Auskunft darüber gibt, warum das Projekt so viel teurer geworden ist.

Ich nenne ein Beispiel. Wenn der Bahnhof letztlich in Nuancen anders aussehen muss, weil irgendetwas umgeplant werden muss, dann sind Zusatzkosten damit verbunden. Dazu sagen aber diejenigen, die das finanzieren müssen, dass sie sich darum kümmern, wenn es so weit ist.

Sie wollen das aber jetzt schon wissen. Das ist der Unterschied. Wir als Prüfer können deshalb nur sagen: Bitte achten Sie bei Ihren Diskussionen darauf, über welche Zahl Sie gerade reden. Dann gibt es auch nicht so viele problematische Missverständnisse. Sie haben aus unserer Sicht eine etwas andere Erwartungshaltung.

Jetzt komme ich zur Beantwortung der Frage. Auf der rechten Seite der Folie sind die wesentlichen Aussagen dazu festgehalten. Dort oben steht: Chancen und Risiken werden von der DB erst zum Zeitpunkt der Konkretisierung in der Kostenplanung erfasst. – Das hatte ich vorhin erläutert. Das bezieht sich auf die Nachträge.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch)

- Wir kennen sie nicht genau. Das ist völlig richtig. Man könnte aber sagen, dass die Risiken nicht in die Planung eingepreist worden sind. Das ist eine wichtige Botschaft, die Sie bitte mitnehmen. Das heißt, Risiken aus Nachträgen sind hier nicht durch einen Zuschlag berücksichtigt worden. Die Risiken aus Nachträgen sind also nicht berücksichtigt. Es gibt keine pauschalen Risikovorsorgen.

Wir haben Herrn Azer gefragt, wie er die Situation nach Durchführung seiner Optimierungsmaßnahme einschätzt. Vielleicht kann er selbst dazu etwas sagen.

Tendenziell weist diese Methode ein höheres Risiko auf, dass die tatsächlichen Abrechnungssummen die Plankosten übersteigen. Das muss man einfach wissen. Das ist bei der Planung öffentlicher Baumaßnahmen schlicht und ergreifend üblich. Des-

wegen kann ich auch nicht sagen, dass die Zahl falsch oder richtig ist. Sondern ich muss darauf hinweisen, was diese Zahl aussagt. Das tue ich.

Die dritte Aussage auf dieser Folie lautet: Dies betrifft insbesondere die potenziellen Risiken aufgrund von Nachträgen in der Ausführungsplanung und Bauausführung. Das haben wir gerade ausführlich besprochen. Nachher können wir darüber noch philosophieren und Schätzungen anstellen. Jede Zahl ist gleichermaßen richtig und falsch. Ich weiß es nicht, und Sie wissen es nicht. Wir können spekulieren. Das ist die Aussage der Bahn. Wir können Risikovorsorge betreiben. Das ist Ihre Aussage.

An dieser Stelle möchte ich beispielhaft die Nominalisierung herausgreifen. Dieser Zuschlag zur Preisentwicklung ist nichts anderes als eine Risikovorsorge. Das will ich der Fairness halber auch einmal sagen. Das ist so. Wenn Preissteigerungen eingerechnet werden, ist das nichts anderes als eine Risikovorsorge.

Nächster Punkt: Die Chancen aus möglichen positiven Vergabeeffekten sind hier bereits in den Einsparpotenzialen einberechnet und von den Plankosten der Fachplaner abgezogen worden. - Das ist die Antwort auf die Frage, die vorhin gestellt worden ist. Genau das ist passiert. Die Chancen sind eingerechnet worden.

Die Risiken hingegen sind nicht wirklich erfasst worden. Deswegen sind wir in der Darstellung links des schwarzen Strichs. Fragen Sie mich bitte nicht, wie weit wir vom schwarzen Strich entfernt sind. Ich weiß es nicht.

Nächster Punkt: Vor diesem Hintergrund sehen wir ein erhöhtes Risiko, dass sich in den weiteren Phasen des Projektablaufs Kostensteigerungen ergeben können, die im Rahmen der Kostenplanung nicht mehr gesamtkostenneutral aufgefangen werden können. Das ist die Aussage der Märkischen Revision.

Damit bin ich fertig und bereit, Fragen entgegenzunehmen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kommt von den Prüfern noch jemand zu Wort?

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Als wir von 20 Minuten ausgingen, habe ich nicht mit dem Redefluss meines Kollegen gerechnet.

Das noch ausstehende Thema bezieht sich auf die Ausstiegskosten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Ausstiegskosten können wir auch nachher noch behandeln. Herr Kefer hat zwar darauf bestanden, dass er seine zwei Folien noch zeigt, aber das können wir wirklich getrennt voneinander beraten.

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Ich habe aber noch eine Anmerkung zu dem Vortrag meines Kollegen. Meiner Ansicht nach ist es nicht so, dass wir grundsätzlich davon ausgehen, dass die Planansätze für die Einheitspreise die An-

gebotskosten sind. Natürlich sind die Angebotskosten niedriger als das, was der Planer plant. Der Planer weiß auch, dass Nachträge kommen. Das Risiko besteht darin, dass er zu wenig plant. Die Chance besteht darin, dass er zu viel plant.

Ich möchte mich aber vor der Aussage verwahren, dass in diesen Zahlen kein Risikopuffer enthalten sei. Es ist kein Aufschlag, der hinzuaddiert wird. Wie viel Puffer in den Einheitspreisen der einzelnen Planer enthalten ist, das kann keiner genau sagen.

Das wollte ich nur noch einmal klarstellen.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Ich möchte noch eine kurze Bemerkung machen. Ich hätte als Letzter noch etwas zu Wendlingen-Ulm gesagt. Das streichen wir jetzt aber.

Ich glaube, sowohl was die Abbruchkosten betrifft als auch was die Neubaustrecke betrifft, können wir nachher direkt in die Diskussion einsteigen. Die paar Sätze, die wir dazu sagen würden, können wir auch nachher in der Diskussion von uns geben, um den Gang der Dinge nicht aufzuhalten.

Außerdem möchte ich noch auf Folgendes hinweisen. Ich glaube, Sie haben gemerkt, dass sich die drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften die Sache nicht einfach gemacht haben. Sie haben gemerkt, dass wir sehr unterschiedliche Auffassungen vertreten. Sie haben auch gemerkt, dass wir unterschiedliche Schwerpunkte behandelt haben.

Wir sind aber gemeinsam zu der Erkenntnis gekommen, die ich Ihnen vorhin in der Gesamtschau dargestellt habe. Ich glaube, das ist das, was hängen bleiben sollte. Darüber sollten wir nachher diskutieren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich schlage vor, dass wir nachher diskutieren, und zwar anhand der Tabelle auf Seite 19 des Gutachtens der Wirtschaftsprüfer.

(Zuruf von Werner Wölfle)

- Natürlich. Die kommen alle. Das sind die Punkte, vor allem die Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse sowie die Preiskorrektur für Grundstücke. Darin sind alle offenen Fragen enthalten. Natürlich müssen wir auch noch darüber reden, inwieweit die Mehrkostenberechnung begründet wird. Nach der Kostenaufstellung von Herrn Kretschmann landen wir bei über 6 Milliarden €. Wir sollten uns darüber unterhalten, inwieweit man davon ausgehen muss. Dabei müssten Sie aber auch die Risiken darstellen, die Ihre Berechnung enthält.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich habe noch eine Anmerkung zur Geschäftsordnung. Herr Professor Lächler kommt heute Nachmittag um 15:30 Uhr. Er bringt den Längsschnitt der Mineralquellen mit und erläutert diesen auch.

Ich habe hier außerdem die Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums zur Frage der Mineralquellen. Daher können die Unterlagen, die heute Vormittag erbeten worden sind, jetzt vorgelegt werden.

(Hannes Rockenbauch: Das machen wir morgen!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich würde auch sagen, dass wir das morgen machen. Das ist doch dieser Längsschnitt.

Dann unterbrechen wir jetzt die Sitzung. Wir treffen uns um 14:30 Uhr wieder.

(Unterbrechung der Sitzung: 14:00 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 14:42 Uhr)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir müssen uns jetzt einigen, wie wir vorgehen. Es gibt mehrere Möglichkeiten. Wir können die Diskussion anhand der Folien führen, die Herr Kefer vorgelegt hat. Die einzelnen Folien können dann kritisch diskutiert werden. Oder welche Vorstellungen haben Sie? Wir müssen uns darüber unterhalten, wie wir das machen. – Herr Wölfle.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Wir haben einen umfangreichen Fragenkatalog für die Wirtschaftsprüfer vorbereitet. Da haben Sie gestern Abend zu recht gesagt, von den Fragen sind viele für das Publikum nicht verständlich, weil sie fachspezifisch formuliert sind. Deswegen haben wir uns die Mühe gemacht und haben die etwas auf die wesentlichen Kernfragen eingedampft und sie auch noch verständlich formuliert. Es wäre ein Weg, dass man nach dem vorgehen könnte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bin damit auch einverstanden. Das können wir tun. In den Fragen – ich habe sie gelesen – kommen die kritischen Punkte zur Sprache. Anhand der einzelnen Fragen kommen wir möglicherweise zu weiterführenden Antworten. So können wir verfahren. Okay.

Den Fragenkatalog kriegen wir noch? Oder tragen Sie den vor? – Da ist er schon. Ich habe ihn auch schon (Anlage 7). Dann fangen wir an. Fragenliste zur Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21. Frage 1. – Soll ich sie vorlesen oder tragen Sie die vor?

(Zurufe)

Frage 1: Wie viele Szenarien – was, Sensitivitätsrechnungen – liegen der Kostenschätzung zugrunde? – Was ist eine Sensitivitätsrechnung, Herr Wölfle? – Herr Holzhey.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das ist eine Variantenrechnung. Bei ein paar Bestimmungsfaktoren ändern Sie einfach den Wert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was machen Sie?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Sie rechnen eine Variante. Sie haben einen Hauptfall. Sie haben eine Kostenrechnung definiert. Jetzt sagen Sie, ich ändere einmal ein, zwei, drei wesentliche Bestimmungsfaktoren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also Variable werden diskutiert.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Variable ist aber auch ein Fremdwort.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Warum Sensitivitätsrechnung?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das heißt wirklich so.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das hält uns nur auf. – Kann man die Frage erörtern? Wie viele Rechnungen haben Sie? – Kann man die Frage nicht übergehen und gleich zur nächsten kommen?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Wir haben das Problem, dass wir durch den Bericht manche Frage halb selber beantworten können, aber es ist schon wichtig, das öffentlich zu besprechen. Es liest nicht jeder den PwC-Bericht. Ich habe das so verstanden: Die Wirtschaftsprüfer haben gesagt, sie haben eine einwertige Rechnung. – Das klang nicht nach Sensitivität.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Darf ich kurz korrigieren? Das ist kein PwC-Bericht. Es sind drei Gutachter.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Nein, nur weil das vorne steht. Ganz oben steht das.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Mit Verlaub gesagt, ich kann den Sinn der Frage 2 gar nicht begreifen: Wie ordnet sich der Kostenwert von 4,088 Mrd. Euro in diese Rechnungen ein?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das war das, was – ich glaube, Herr Schäfer war das – er mit seinem Kreuzchen angedeutet hat. Der mittlere Pfeil wäre, wenn man Chancen und Risiken ausgewogen gewichtet. Er hatte das Kreuz nach links – –



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann gehen wir doch dahin. Dann nehmen wir die Sache auf Seite 19 im Bericht der Wirtschaftsprüfer. Da sind die Varianten aufgezählt. Da haben wir auf der einen Seite die Bauplaner, dann haben wir die Deutsche Bahn und dann haben wir die Märkische Revision. Dann kann die Frage mit den 4 Milliarden Euro beantwortet werden.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich weiß nicht, ob das der richtige Weg ist, den wir jetzt gehen. Die dritte Frage lautet: Basiert die Ermittlung der Kosten durchgängig auf dem Kostenkennwertekatalog der DB AG (bis zu welcher Ebene), und welche Leistungsphasen nach HOAI – das ist offenbar die Honorarordnung für die Architekten – werden der Wertermittlung zugrunde gelegt (auch noch Ebene 1 bis 3)? – Wo sind die Ebenen. Welche Ebenen meinen Sie?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das ist ganz wichtig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir müssen doch eine Substanz für die Diskussion haben.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Ja, noch einmal zum Verständnis.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es interessiert weniger, nach welchem Schemata vorgegangen wird, sondern es interessieren mehr die Ergebnisse. Wir müssen doch die Frage erörtern, ob sich die Bahn verkalkuliert hat – entweder absichtlich oder unabsichtlich –, indem sie jetzt optimistisch geschätzt 4,088 Milliarden Euro für den Bahnhof zugrunde legt und ob der selbst gesteckte Finanzierungsrahmen bis zu 4,5xy Milliarden Euro voraussichtlich eingehalten werden kann oder ob er nicht erreicht wird und welche Voraussetzungen vorhanden sein müssen, damit er nicht überschritten wird. Da wollten Sie, wenn ich das richtig verstanden habe, vor allem einmal die einzelnen Kostenpunkte abprüfen, also was die Tunnel kosten usw. usf.

Einmal werden hier die Einsparpotenziale und dann auch die wirklichen Kostenberechnungen eine große Rolle spielen. Ich bin sehr dafür, dass wir alles lösen, aber Sie legen vereinzelt Fragen vor. Die Frage 4 lautet: Wie ändert sich der Kostenwert, wenn die Bauzeit um drei oder fünf Jahre verlängert wird? – Die Frage hat Herr Kefer schon beantwortet. Allerdings hat er zwei und vier Jahre genommen.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Irgendwann muss man den Fragenkatalog erstellen. Dann kam zeitgleich der Bericht. Das ist keine triviale Frage, weil – das hat der Trichter auf der Folie gezeigt, die an der Wand war – je nachdem, welche Leistungsphase wir haben und in welcher Dichte und Intensität der Kennwertekatalog angelegt wird, kann ein Kenner sehen, ob in der Massenbildung, in der Dichte der Planung mutmaßlich alles berücksichtigt wurde. Wenn der Prüfer zum Beispiel sagt,

wir haben in einzelnen Abschnitten noch die Leistungsphase 1 – 2 angenommen, ist das eine andere Aussage als beispielsweise durchgängig 3 – 4.

(Zuruf)

– Ja, jetzt wissen wir es.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** So können wir nicht diskutieren. So können Sie mit Herrn Hickmann oder Herrn Bitzer diskutieren. Auf der Ebene können Sie das alles miteinander durchdiskutieren, aber doch nicht hier in der Schlichtung. Ich will nur einmal darauf aufmerksam machen, dass das nicht richtig funktioniert. Ich weiß, das ist alles sehr schwierig, aber trotzdem muss das nicht sein. Was soll das?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Herr Geißler, weil das kompliziert ist, sind wir aber in der Lage, diese Fragen auch im Prozess zu stellen. Wir können gerne die Seite 19 auflegen und anhand derer das Thema Risiken/Chancen und das Thema Einheitspreise und ein paar andere Dinge, die uns aufgefallen sind, diskutieren. Im Verlauf werden wir dann die Fragen, die wir noch haben, stellen. Das können wir anhand der Seite mit den Gesamtkosten und den Abschmelzungen machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann wenden wir uns jetzt also der Kostenkalkulation zu. Herr Conradi, ist das der erste Bereich?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Die Wirtschaftsprüfer haben gesagt, die Bahn habe die Einheitspreise, die vorher die beauftragten Fachleute – also die Ingenieurbüros – angesetzt haben – das hat auch Herr Dr. Kefer ausgeführt –, auf einen bestimmten Wert gebracht, weil sie denken, mit größeren Mengen kriegen sie bessere Preise und, und, und. Wir hatten in dem Gespräch mit den Wirtschaftsprüfern gesagt, wir hätten gerne – –

Genau, das ist die Sache (Anlage 6, Seite 8). Wir haben hier eine Grafik, die bei der Kostenschätzung beginnt. Da ist die Bandbreite noch ziemlich groß. Dann kommt die Kostenberechnung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das steht auf Seite 55 im Gutachten der Wirtschaftsprüfer.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Bei der Kostenschätzung ist die Bandbreite also noch ziemlich groß. Bei der Kostenberechnung wird sie kleiner, weil man dann schon im Entwurf ist. Noch einmal kleiner wird sie bei der Ausführungsplanung, wenn der Kostenanschlag kommt. Eine von unseren Fragen war: Werden bei den Kostenanschlägen in die Einheitspreise, die die Bahn hat, andere Bauprojekte, die abgerechnet worden sind, einbezogen? – Ich nenne einmal ein Beispiel. Wenn ich für einen Kindergarten einen Auftrag bekomme, schaue ich nach. Es gibt Leute, die sagen, bei den Kindergärten der letzten drei, vier Jahre in Baden-Württemberg hat der Kubikme-

ter soundso viel gekostet. Dann kann ich meinem Bauherrn sagen, es bewegt sich zwischen soundso viel und soundso viel.

Sie haben jede Menge Tunnel. Die sind in sehr unterschiedlichen geologischen Formationen, aber einige sind sehr teuer geworden. Nun nehme einfach einmal den Tunnel auf der Strecke Nürnberg – Ingolstadt. Da haben Sie für 2,8 Millionen m<sup>3</sup> Rohbauvolumen für einen Streckenkilometer im freien 15 Millionen Euro und den Tunnelkubikmeter mit 770 Euro berechnet. Das Projekt ist abgerechnet. Nun lautet meine Frage: Sind Ihre Berechnungen, die Sie hier einschieben, im Vergleich zu solchen Projekten, die Sie abgerechnet haben, gesichert? Das heißt, haben Sie Einheitspreise, die Sie, so wie bei meinen Kindergärten, belastbar belegen können? – Bei der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm würde das, was die Strecke Nürnberg – Ingolstadt gekostet hat, zu 5 und etwas Millionen – –

(Tanja Gönner: Milliarden!)

– Entschuldigung, ja, 5 und etwas Milliarden Euro – nicht D-Mark, weil wir da manchmal auch einen Streit haben – führen. Deswegen möchte ich jetzt wissen, auf welche gebauten Projekte Sie Ihre Zahlen beziehen und ob die Wirtschaftsprüfer danach auch gefragt haben; denn wenn schon Ihre Einheitspreise willkürlich sind, die Sie am Anfang setzen, sind auch die Einsparungen und alles andere, was hinterher kommt, willkürlich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir wollen jetzt aber die Kosten der Tunnel des Bahnhofs S21 behandeln und nicht eine Neubaustrecke auf der Alb. Das kommt später.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Hier haben wir auch zweimal 32 km Tunnel unter schwerem Gelände, also unter erheblich erschwerten geologischen Bedingungen. Die können nicht billiger sein als andere Tunnel, die Sie gemacht haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir wollen die Neubaustrecke aber nachher behandeln. Wir reden über die Tunnel von S21.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Die Frage ist klar.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Antwort Nummer 1.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wollen wir die Wirtschaftsprüfer fragen, ob sie das gemacht haben? Ob die Preise pro Tunnelkilometer auch im Vergleich zu anderen Tunnelkilometern berechnet worden sind?

(Klaus-Dieter Witteler: Darf ich darauf antworten, Herr Geißler?)

– Ja, natürlich.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Wir hatten vorhin in unserer Präsentation schon ausgeführt, dass uns die Bahn mehrere Tunnel vorgelegt hat, dass wir aber nicht die Zusammenstellung der Kosten, die bei diesen Projekten zu diesen Grundpreisen geführt haben, aufgrund der Zeit plausibilisieren konnten. Wir haben nur festgestellt, dass die Werte, die den Tunneln zugrunde gelegt wurden, mit dem, was wir als Durchschnitt zum Beispiel für den Fildertunnel errechnet haben, vergleichbar sind und dass sie innerhalb des sogenannten Kennwertekatalogs des Eisenbahn-Bundesamtes liegen. Diese Kennwertekataloge müssen zugrunde gelegt werden. Es gibt bestimmte Faktoren. Danach berechnet das Eisenbahn-Bundesamt zum Beispiel, ob die Kosten plausibel oder nicht plausibel sind. Mehr konnten wir auch nicht tun. Das heißt, wir konnten nicht über diesen Schritt hinausgehen.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ich habe nur eine ganz kurze Frage. Ist das der gleiche Kennwertekatalog, mit dem die Projekte hinterher immer 60 % teurer werden?

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Diese Frage kann ich nicht beantworten.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Darf ich antworten, Herr Geißler?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, natürlich.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Conradi, zunächst zu Ihrer Eingangsfrage. Die Einheitspreise, die wir angesetzt haben, waren nicht willkürlich, sondern bezogen sich auf erzielte Vergabepreise der Jahre 2008 und 2009 bzw. auf Rahmenverträge, die wir mit bestimmten Lieferanten für bestimmte Gewerke haben. Das heißt, das sind also keine willkürlichen Preise, sondern das sind abgesicherte Preise.

Der zweite Punkt ist der Vergleich der Tunnelbaukosten. Ja, wir haben Vergleiche gemacht. Sie haben vorhin gefragt, mit welchen Projekten. Wir haben sie unter anderem mit dem Projekt Nürnberg – Ingolstadt – München verglichen. Wir kommen dort aber zu komplett anderen Ergebnissen als Herr Vieregge. Ich kann auch ausführen, warum das so ist. Wir haben sie darüber hinaus mit dem Katzenbergtunnel verglichen. Wir haben sie darüber hinaus mit zwei weiteren Tunneln aus dem Projekt der VDE 8.2 verglichen. Das steht für Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Dies für diejenigen, die das nicht so genau wissen. Da sind ebenfalls Tunnelbauwerke erstellt worden. Final haben wir sie auch mit dem Kostenkennwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes verglichen, den Sie möglicherweise auch kennen.

Für denjenigen, der nichts damit anzufangen weiß, zur Erläuterung: Mit dem Kostenkennwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes werden Richtwerte herausgegeben, wie der Tunnel pro Meter insbesondere unter der Voraussetzung beispielsweise von druckhaftem Gebirge, Karst oder Wassereinbruch zu veranschlagen ist. Dort werden

unterschiedliche Multiplikatoren angegeben. Anhand dieser Multiplikatoren können Sie einen Basiswert hochrechnen, was der Meter Tunnel kosten soll. Das ist das, was wir gemacht haben. Wir haben das auch den Wirtschaftsprüfern vorgelegt. Ich akzeptiere durchaus die Aussage, dass das aufgrund der Zeit von deren Seite aus nicht mehr nachgeprüft werden konnte. Wir haben das aber gemacht und auch vorgelegt.

Jetzt möchte ich gerne noch Herrn Wittke das Wort erteilen, der zu den Tunneln hier noch einmal ein paar Ausführungen machen möchte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte schön.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Ich würde dazu als Einleitung gerne das Chart 5 von Herrn Vieregge haben. Könnten Sie das bitte kurz zeigen (Anlage 3)? Ich glaube, das macht einleitend deutlich, was ich gerne sagen möchte.

Die Tunnelkosten sind – vielleicht darf ich das einleitend sagen – von verschiedenen Faktoren abhängig, nämlich vom Baugrund – das ist schon gesagt worden –, von den Grundwasserverhältnissen – das ist auch schon gesagt worden –, von der Überlagerungshöhe und von der Spannweite.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist die Folie.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Genau die. – Das hängt also von den Faktoren – ich vereinfache das notwendigerweise ein bisschen – Baugrund, Grundwasser – also Wasserdrücke –, Überlagerung und Querschnittsgestaltung ab. Es ist ein Unterschied, ob ich einen zweigleisigen Tunnel der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt mit einem eingleisigen Tunnel des Stuttgarter Projekts vergleiche. Das kann man nicht miteinander vergleichen.

Ich meine, es ist auch nicht zulässig, die Tunnel einfach anhand der Kubikmeter umbauten Raums zu kalkulieren. Wir kalkulieren normalerweise mit Kosten pro laufenden Meter Tunnel. Diese Zahl sagt uns Tunnelbauern mehr.

Jetzt mache ich das einmal deutlich. Herr Vieregge hat 200 bis 800 Euro pro Kubikmeter Tunnel dargestellt. Das ist ein Faktor von vier bei den Tunnelkosten. Dann hat er Tunnel in München – die liegen üblicherweise im Lockergestein – und ganz rechts Tunnel in Berlin, im Sand unter Grundwasser, verglichen. Dazwischen steht der Katzenbergtunnel, bei dem die Geologie auch anders ist. Das ist die Spannweite. Ich bin der Meinung, das was an der Tafel steht, ist überhaupt keine Vergleichsbasis. So kann man das gar nicht machen.

(Zuruf)

– Ja, aber das kann doch nicht zu einem realistischen Preis führen. Wie soll das gehen?

Ich will noch ein Zweites sagen. Ich bin seinerzeit vor 30 Jahren bei der Wendeschleife und beim Hasenbergstunnel dabei gewesen. Ich habe das einmal in den Preis pro laufenden Meter Tunnel umgerechnet, weil mir das mehr sagt. Da komme ich auf Kosten von 65.000 Euro pro laufenden Meter Tunnel. Das ist eine astronomische Zahl. Das hat das nie gekostet. Da muss irgendetwas anderes hineinspielen, das ich nicht erkenne.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das kann ich aber ausführen, weil bei den Kosten nicht zwischen den Gesamtkosten des Projektes inklusive Bahnhöfe und allem anderen sowie den tatsächlichen Tunnelrohbauposten differenziert wird. Herr Viereg, die Annahme, die Sie in anderen Untersuchungen getroffen haben, nämlich dass 88 % der Projektkosten beispielsweise für den Tunnel zur Verfügung stehen, ist schlichtweg falsch, weil wir nämlich beispielsweise bei der 2. Stammstrecke, bei der Sie eine solche Annahme treffen, nicht 88 % Rohbauposten für den Tunnel haben, sondern in der Größenordnung von 25 bis 30 %. Dadurch kommen solche astronomischen Werte zustande.

(Hannes Rockenbauch: Was heißt Stammstrecke?)

Die 2. Stammstrecke in München ist ein geplanter Tunnel, den Herr Viereg in einer anderen Studie zurate gezogen hat, um einen Vergleich zu machen und die Stuttgarter Baukosten zu plausibilisieren.

Meine Ausführungen sind ganz eindeutig: So lange man sich bei den Gesamtprojektkosten nicht auf die tatsächlichen Rohbauposten des Tunnels beschränkt und dort dann tatsächlich 1 : 1-Vergleiche macht, werden diese Vergleiche hier völlig ins Leere laufen.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Darf ich trotzdem fortfahren? Ich wusste das nicht. Wenn man natürlich den Bahnhof in den Tunnel hineinrechnet, wie das offensichtlich hier geschehen ist – die Haltestelle Schwabstraße ist eine 27 m tiefe Baugrube mit Bohrpfehlwand und allem Pipapo, in die ein Bahnhof hineingebaut wurde –, hat das mit einem Tunnelbau überhaupt nichts zu tun. Diese Kosten kann man da nicht hineinrechnen. Wenn man die tatsächlichen Kosten ermittelt, wird man irgendwo bei 20.000 Euro pro laufenden Meter landen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich darf einmal eine Frage stellen. Wir haben jetzt das Bild da. Die Bahnhöfe, die oberhalb der schwarzen Finanzlinie liegen, sind alle schon gebaut?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sind die Kosten richtig?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, sie sind falsch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie sind alle falsch?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja, wir haben beispielsweise – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das sind alles unterschiedliche Tunnel. Ich will wenigstens wissen, ob das zum Hasenberg Tunnel, Moosach, Adlertunnel bei Basel usw. – die einen landen bei 450 Euro und die anderen bei 800 Euro – richtig dargestellt ist.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das kann aber man doch wissen. Die sind doch fertig und abgerechnet.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Dann muss man das richtig darstellen; dann kann man das vergleichen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie wissen, dass das falsch ist?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann soll Herr Viereggen etwas dazu sagen.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Um das zu präzisieren: Dort ist nicht der Preis für einen laufenden Meter oder einen Kubikmeter reinen Tunnel angegeben. Da steckt noch irgendetwas anderes drin, was ich nicht weiß.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigung, das kann man doch einmal klarlegen. Oberhalb der Linie befinden sich Tunnel, die schon gebaut worden sind. Daher weiß man doch, was die gekostet haben, was ein Kilometer Tunnel gekostet hat.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber Sie sagen, das stimmt alles nicht.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das stimmt also nicht? Wer macht es? – Bitte schön.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Das stimmt natürlich schon. Natürlich haben wir das gemacht. Es war die Hauptaufgabe, dass auseinanderzuidividieren, was da genau Rohbaukosten sind.

Die Rohbaukosten liegen zum Beispiel bei städtischen U-Bahnen im Bereich von gut 60 %, und bei Projekten, die mehr aus Strecken bestehen, liegen sie höher. Sie liegen dann bei ungefähr 75 %.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Prozent von was?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** 75 % von der Gesamtbausumme sind Rohbaukosten. Da ist dann aber anteilig auch schon – – Die 88 % sind wieder etwas ganz anderes. Bei den 88 % sind auch schon die Planungskosten für den Tunnel und die technische Ausrüstung, die tunnelrelevant ist, enthalten. Die 88 % sind eine ganz andere Zahl.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir haben die Folie. Da ist von Prozentsätzen nicht die Rede, sondern da steht, der Tunnelbahnhof Berlin-Hauptbahnhof hat 800 Euro pro Kubikmeter gekostet.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Das ist natürlich immer nur der Rohbau. Herr Wittke war beim Schwabstraßentunnel und Hasenbergstunnel dabei. Das sind zwei alte Projekte, die inzwischen über 37 Jahre her sind. Es ist eine sehr aufwendige Arbeit gewesen, das auf den heutigen Preisstand umzurechnen. Aus damaliger Sicht waren das natürlich viel, viel kleinere Preise. Da hat die Inflation zu einer Vermehrung der Preise geführt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einmal etwas anderes gefragt: Woher habe Sie die Preise?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Die Preise sind aus einem sehr ausführlichen Fachartikel beispielsweise für die zwei Tunnel in Stuttgart, Hasenbergstunnel und Wendeschleife Schwabstraße. Meine Aufgabe als Wirtschaftler war es, die ganz alten D-Mark-Beträge von Anfang 70er-Jahre auf heutige Euro-Beträge umzurechnen. Da haben wir nicht irgendwelche Straßenbaupreise genommen, sondern wir haben uns an der Preisentwicklung der U-Bahn in München orientiert. Wir haben in München 80 km U-Bahn über 40 Jahre hinweg kontinuierlich in ähnlicher Geologie gebaut. Das ist eigentlich die beste Grundlage, um über Jahrzehnte Preise hochzurechnen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich frage jetzt einmal selber: Unterhalb der Linie konzentriere ich mich auf die Tunnel, um die es geht. Das sind der Fildertunnel und der Bahnhof Stuttgart, der auch in einem Tunnel sein wird. Bleiben wir einmal bei den beiden. Fildertunnel obere Hälfte und Fildertunnel untere Hälfte kommen Sie auf 250 Euro und beim hinteren auf 570 Euro. Die haben Sie jetzt nach den Preisen ein-



geordnet. Sie sagen, ein vergleichbarer Tunnel wäre zum Beispiel der Adlertunnel bei Basel, der mit der Tunnelbohrmaschine gebaut worden ist. Der Fildertunnel soll auch mit der Tunnelbohrmaschine gebaut werden.

(Dr. Martin Vieregg: Das steht noch nicht fest!)

– Was?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Das steht noch nicht fest. Da gibt es wohl unterschiedliche – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da wird Spritzbeton genommen.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Entweder oder. Das ist den Baufirmen freigestellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Schön. Wenn das einen Sinn haben soll, müssten Sie doch sagen, beim Adlertunnel bei Basel steht fest, dass er 470 Euro gekostet hat. Das Gestein, das da durchbohrt werden musste, ist ungefähr dasselbe wie beim Fildertunnel. Infolgedessen müsste auch der Preis für den Fildertunnel – obere oder untere Hälfte – derselbe sein. Im Anhydrit wird das vielleicht teurer sein, was beim Adlertunnel bei Basel allerdings nicht anfiel.

Sie müssen einmal den Sinn dieser Folie erklären, damit man etwas damit anfangen kann.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Wir haben versucht, ähnliche Tunnel heranzuziehen. Es gibt nie denselben Tunnel. Auch der Adlertunnel bei Basel war stückweise im Anhydrit. Er musste übrigens noch vor der Inbetriebnahme saniert werden, weil die Gebirgsdrücke doch unterschätzt wurden. Da hat es also schon gewisse Vorkehrungen gegeben. Deswegen ist er deutlich teurer als andere Tunnel.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was ist der Sinn dieser Folie?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Den Sinn dieser Folie will ich gerade erklären. Wir haben Herrn Vieregg gefragt, ob es eine vergleichbare Möglichkeit gibt, wie wir bewerten können, ob die Zahlen der Bahn für das Projekt Stuttgart 21 im Vergleich zu anderen Projekten realistisch sind. Das war die Herausforderung, vor die wir Herrn Vieregg gestellt haben.

Er hat gesagt, das kann ich versuchen, indem ich über abgerechnete Projekte das auf den Kubikmeter umrechne. Das hat er gemacht. Herr Kefer, es kann sein, dass er die Berechnungen nicht in dem gleichen Schemata gemacht hat, wie Sie das für sich machen.

Diese Folie können wir jetzt aber auch weglegen, weil die Aussage von den Wirtschaftsprüfern war, dass die Bahn ihnen Daten – also Preise – von abgerechneten Tunnelprojekten vorgelegt hat. Sie konnten nicht nachprüfen, ob die Preise realistisch waren oder nicht, aber sie entsprechen ungefähr diesen – – Da gibt es auch irgendein Amt, das ich schon wieder vergessen habe.

(Zuruf: Eisenbahn-Bundesamt! – Dr.-Ing. Volker Kefer: Kostenkennwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes!)

– Ja, okay, dieser Katalog. Ich habe gelernt, das Eisenbahn-Bundesamt wird immer wichtiger.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist eine berechtigte Frage. Wir führen die Debatte, weil Herr Kefer – das ist seine Deutungshoheit – sagt, die vergleichbaren Preise vom Tunnel XY gehören zum Geschäftsgeheimnis der Bahn. Deshalb können wir die Zahlen selber nicht nennen, aber den Wirtschaftsprüfern hat die Bahn Zahlen von vergleichbaren Tunneln genannt, zum Beispiel im Vergleich zum Fildertunnel. Wir können jetzt nur – das ist der Sinn der Sache, weshalb wir die Wirtschaftsprüfer gebeten haben – die Wirtschaftsprüfer fragen, ob das, was die Bahn pro Tunnelkilometer meinetwegen beim Fildertunnel berechnet hat

(Peter Conradi: Seriös oder nicht!)

– das kann, darf und will er uns nicht sagen –, plausibel ist. Ist der Tunnelkilometer für den Fildertunnel plausibel berechnet? Wir können zwar nicht feststellen, ob die Kosten für die anderen Tunnel richtig abgeschrieben wurden, davon können wir aber ausgehen, wenn wir von einem Druckfehler einmal absehen, aber das ist plausibel.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Das ist richtig; das können wir bestätigen, Herr Geißler. Es ist an dieser Stelle so, wie Herr Kefer das gesagt hat. Die Grundlage ist der Meter Rohbautunnel gewesen. Wir haben die Preise, die uns vorgelegt wurden und die wir zurückgerechnet haben, mit den Faktoren aus dem Kennwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes verglichen. In dem Katalog des Eisenbahn-Bundesamtes sind die Faktoren mit geologischem Hintergrund hinterlegt. Wir haben das mit diesem Preis widergespiegelt. Wir haben also die Geologie zugrunde gelegt, die für den Fildertunnel gilt, und geschaut, ob das mit dem Kennwertekatalog in Übereinstimmung steht. Es liegt innerhalb der Abweichung. Die Abweichung kann bis zu 0,1 oder 0,15 sein. Innerhalb dieser Abweichung liegt das Ergebnis.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Optimistisch oder konservativ?

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Optimistisch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Optimistisch. Gut, das wäre das, was man vielleicht kritisieren könnte. Ansonsten ist aber die Frage beantwortet.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Richtig, die Frage ist beantwortet. Dazu eine Nachfrage von Herrn Hickmann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Herr Hickmann.

**Gerd Hickmann (Projektgegner):** Wenn ich das richtig verstanden habe, ist die DB so vorgegangen, dass die Berechnungen der Fachplaner in Einheitspreise transformiert wurden, damit das Ganze für Sie einfacher handelbar ist. Sie beschreiben auf Seite 36 unter der laufenden Nummer 84 den Prozess für die Planfeststellungsabschnitte 1.2 und 1.6, das heißt für den Filderaufstiegstunnel und den Wangener Tunnel. Das sind die Tunnel, die in einer schwierigen Geologie liegen. Da wird ausgeführt, dass die Fachplaner im Vergleich zu anderen Tunneln zunächst fast das Doppelte der Kosten angesetzt haben und dass das nach unten korrigiert wurde, sodass die Tunnel jetzt nur noch rund 12 % über dem Durchschnitt liegen. Das heißt, das ist fast eine Halbierung der Kostenansätze gegenüber dem, was die Fachplaner angesetzt haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie uns freundlicherweise einmal sagen, wo Sie im Moment sind?

**Gerd Hickmann (Projektgegner):** Laufende Nummer 84 auf Seite 36. Dann schreiben Sie – das lese ich jetzt einfach vor –:

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich verstehe Sie nicht recht. Wir haben doch gehört, die haben bei den Preisen pro Kilometer keine Mondpreise genommen, die haben nicht draufgeschlagen, sondern das entsprach vergleichbaren Preisen bei anderen Tunneln.

**Gerd Hickmann (Projektgegner):** Ich will das einmal vorlesen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wo ist das Problem?

**Gerd Hickmann (Projektgegner):** Wie sie zu der Aussage mit dem Optimistisch kommen.

*Grundsätzlich kann die Plausibilität des im Rahmen der Marktpreis- und Vergabeanalyse ermittelten Ansatzes vor dem Hintergrund der anspruchsvollen Geologie in den PFA 1.2 und 1.6 von uns im Rahmen dieser gutachterlichen Stellungnahme nicht beurteilt werden.*

– Verständlich. Wirtschaftsprüfer.

*Auf Basis des derzeitigen Erkenntnisstandes sind die Preisansätze als optimistisch anzusehen.*

Wie kommen Sie zu dem Urteil, dass die Preisansätze optimistisch einzuschätzen sind? Das heißt für mich übersetzt, tendenziell etwas zu niedrig.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Nein, optimistisch heißt, dass der Preisansatz zu weit heruntergesetzt wurde. Das heißt, wir sagen genau das Gleiche wie Sie, Herr Hickmann, nämlich dass das Abschmelzen der Preise des Planers bei den Planfeststellungsabschnitten 1.2 und 1.6 aus unserer Sicht zu hoch vorgenommen wurde. Deshalb sagen wir, an der Stelle hat die Bahn etwas zu optimistisch gerechnet. In welchem Umfang können wir nicht feststellen. Wir sind aber wie Sie an dieser Stelle der Auffassung, da hat man vielleicht – ich sage es jetzt einmal ein bisschen lax – etwas zu viel des Guten getan.

**Gerd Hickmann (Projektgegner):** Das ist aber ein Großteil der Tunnel, die gebaut werden.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Herr Hickmann, wir reden im Augenblick nur, wenn ich darauf hinweisen darf, über das Thema Ausbruch. Bei der anderen Frage, die wir eben schon diskutiert haben und die ich, glaube ich, auch sehr genau beantwortet habe, ging es um das Gesamtkonzept Rohbau. Hier haben Sie einen kleinen Teil herausgegriffen, den Ausbruch.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich darf an der Stelle Ausbruch noch einmal verstärkt nachfragen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ausbruch, das sind doch die Kubikmeter.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Gestein raus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Geröll, Steine.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ja, die Steine raus. Da schreiben sie – nicht Sie –

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Darf Herr Wittke da kurz für Klarheit sorgen?)

– Wenn ich die Frage gestellt habe schon.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was gibt es? Wo gibt es Ärger?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Da steht, die noch nicht planfestgestellten Bereiche 1.2 und 1.6 – –

(Carsten Scherf: Stimmt nicht!)

– Entschuldigung, bei den Planfeststellungsbereichen 1.2 und 1.6 a gehen Sie davon aus, die reduzierten Einheitspreise – ich zitiere – liegen beim Planfeststellungsabschnitt 1.2 um 49 % und beim anderen um 43 % unter den Preisansätzen der Planer. Das sind keine Peanuts.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bei welcher Ziffer sind Sie jetzt?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich bin auf Seite 29 bei der Ziffer 59.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das kann kein Mensch ahnen. Wir waren bisher auf Seite 36.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Das gehört quasi dazu, weil es das gleiche Thema betrifft.

(Dr. Brigitte Dahlbender: Das ist die laufende Nummer 59 ganz unten auf der Seite 29!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt sind wir bei den Einsparpotenzialen. Vorher waren wir bei der Frage, was hat der laufende Kilometer tatsächlich gekostet.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Das ist abgeräumt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist abgeräumt?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ja, jetzt kommen wir zu der Frage, wie diese Einheitspreise zustande kommen. Er hat gesagt, er hätte verglichen. Wir sind über diese starken Reduzierungen verwundert, da vorher die Aussage kam, die Preise sind verglichen worden, sie sind nachvollziehbar und plausibel. Das war die Aussage des Wirtschaftsprüfers.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Herr Wölfle, das habe ich verstanden. In diesem Fall müssen wir differenziert antworten. Ich habe eben auf die Textziffer 82 geantwortet. Das war das, was die PwC geschrieben hat. In diesem Fall ist das der Text der Märkischen Revision. Sie hat das anders formuliert. Deshalb müsste man an dieser Stelle jetzt von jeder WP-Gesellschaft das eigene Statement einfordern.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich darf einmal eine Frage stellen: Ist das, was wir im Moment diskutieren, nach ihrer Meinung von erheblicher, relevanter Bedeutung für die Gesamtproblematik, ob der Kostenumfang für den Bahnhof 4,088, 4,23 oder 4,75 Milliarden Euro sind?

(Zuruf: Ja!)

– Ich frage die Wirtschaftsprüfer. Ist das für die Gesamtkosten von Bedeutung?

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Bleiben wir einmal bei dem Thema Ausbruch. Wir hatten vorhin gesagt, zu den Einsparpotenzialen gibt es durchaus unterschiedliche Auffassungen bei den Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Bei dem Thema Ausbruch sind wir uns, glaube ich, einig, dass das insgesamt ein optimistischer Planungsansatz ist, den die Deutsche Bahn dort gewählt hat. Das ist hier in unterschiedlicher Form beschrieben worden – einmal von der Märkischen Revision, einmal von PwC und einmal von SUSAT –, aber in diesem Fall kommen wir zum gleichen Ergebnis.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Und insgesamt ist das unwesentlich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Schön, jetzt müssen wir die Sache aber noch einmal genau auf den Punkt bringen. Welche Auswirkungen hat das, was wir eben gehört haben, auf die Gesamtkalkulation?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Witteler sagte gerade, das ist unwesentlich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist unwesentlich.

(Zuruf von Gangolf Stocker. – Herr Ministerpräsident Stefan Mappus betritt den Saal).

– Herr Stocker, ich begrüße den Ministerpräsidenten. Herzlich willkommen! – Herr Stocker.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Wir versuchen in vielen Anläufen, uns an die Frage heranzutasten, ob die Preise oder ob vor allen Dingen das Einsparpotenzial, über das wir gerade diskutieren, irgendwie realistisch ist. Ich zitiere aus dem Text der Märkischen Revision. In der Ziffer 65 heißt es unter anderem:

*Die Preisanpassungen erreichen in den einzelnen Bereichen Größenordnungen, die in den wesentlichen Massenbereichen nahezu durchweg mehr als 30 % und in Einzelfällen über 50 % bis zu 100 % gegenüber den von den Planern angesetzten Preisen erreichen.*

Weiter unten heißt es:

*Unsere Frage nach Vorlage entsprechender Preisnachweise für die Preiseinschätzung der DB aus aktuellen Vergaben in vergleichbaren anderen Projekten wurde von der DB mit Hinweis auf die Vertraulichkeit der Daten und mit Hinweis darauf, dass diese im Einzelfall nicht mit den Verhältnissen der PFAs bei Stuttgart 21 vergleichbar seien, abgelehnt.*

So viel zu der Frage, ob realistische Preise bei der Kalkulation angenommen worden sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer antwortet darauf? – Herr Conradi, wollen Sie noch eine Zusatzfrage stellen?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Können wir uns darauf verständigen, dass optimistisch heißt, nicht der Realität angemessen oder nicht realistisch? Optimistisch ist immer eine schöne Vokabel. Wir sind alle Optimisten. Optimistisch heißt hier, wenn die Wirtschaftsprüfer das so bemessen, sagen sie, das habt ihr zu günstig angenommen; in Wirklichkeit ist es schlechter. Ist das so korrekt, wie ich es erklärt habe?

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Dazu können wir sagen, dass wir letztendlich nicht genau sagen können, welcher Wert richtig oder falsch ist.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ja gut, aber optimistisch ist wahrscheinlich zu günstig.

**Dr. Joachim Dannenbaum (Wirtschaftsprüfer):** Optimistisch ist auf der linken Seite des Trichters, den Herr Schäfer vorhin dargestellt hat. Nicht falsch, aber tendenziell sind in dem Punkt die Risiken größer als die Chancen.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Gut, Sie haben mit Ihrer Trichterrechnung auch nur die Chancen und nicht die Risiken ausgemessen.

Jetzt aber noch einmal zurück zu dem, was hier steht. Hier steht, dass die Bahn – –

(Unruhe – Johannes Bräuchle: Falsch!)

– Dazu kommen wir noch.

Hier steht, dass die Bahn auf die Forderung von Herrn Grube hin die von den Planern bisher errechneten Kosten von etwa 5 Milliarden Euro durch Einsparpotenziale heruntergerechnet hat und dass dabei gegenüber den Ansätzen der Fachplaner, die schließlich nicht ganz blöd sind, – –

(Carsten Scherf: Wo steht Dr. Grube?)

– Wie bitte?

(Carsten Scherf: Wo steht Dr. Grube?)

– Der steht nicht dabei, aber ich weiß – –

(Zuruf: Herr Conradi, in der Diskussion müssen wir – –)

– Es ist offenbar für Sie ärgerlich, dass die Frage hier gestellt wird. Wir haben es selbst erlebt, dass die Kosten bei Ihnen bei 5 Milliarden Euro waren. Ihr Chef Grube hat dann gesagt, jetzt müssen wir prüfen, wie wir das optimieren können. Das und das und das sind die Maßstäbe, und dann wird es heruntergerechnet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dazu kommen wir gleich.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich frage: Wie können Sie es rechtfertigen, wenn Sie von den Angaben der Fachplaner um 43 % und mehr heruntergehen? Haben die Fachplaner hier völlig wild darauf losgeplant? Sind das alles unzuverlässige Leute, sodass die Bahn jetzt sagt, wir können die und die Kosten heruntersetzen? Das halte ich nicht nur für optimistisch, sondern das halte ich für ziemlich gefährlich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich darf jetzt einmal Ordnung in diese Diskussion hineinbringen. Wir haben uns zunächst darüber unterhalten, ob im Vergleich zu anderen Tunneln, von denen die tatsächlichen Preise vorliegen, die Kalkulationen für den Fildertunnel – obere oder untere Hälfte – plausibel sind.

(Peter Conradi: Da sagen die Ja!)

Da haben die Ja gesagt. Dann habe ich noch die Frage gestellt, ob die möglicherweise vorhandene Abweichung, weil das alles optimistisch gerechnet ist, eine wesentliche Rolle für die Gesamtkosten spielt, wenn man eine mittlere Annahme nimmt. Da habe ich gehört, das spielt eine unwesentliche Rolle. Stimmt das? – Da wird genickt. Dann können wir das doch einmal abhaken, weil die Frage, ob die Bahn die Tunnelkosten richtig oder zu günstig berechnet hat und infolgedessen zu Beträgen kommt, die im krassen Widerspruch zu dem stehen, was Sie sagen, dass das noch wesentlich teurer ist, weil die falsch gerechnet haben, ein wichtiger Punkt war.

Wir haben uns jetzt mit den Preisen pro Tunnelkilometer beschäftigt. Dazu haben wir gehört, das hat eine unwesentliche Auswirkung.

Jetzt sind wir bei der weiteren Diskussion, ob die Einsparpotenziale, ob das, was für den Bauschutt oder wie das heißt benötigt wird, richtig berechnet worden sind. Ist das jetzt die Frage? – Dann können wir uns doch der Frage zuwenden.

(Zuruf von Gangolf Stocker)

– Was meinen Sie, Herr Stocker? Herr Rockenbauch kommt gleich dran. – Herr Rockenbauch, bitte.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ich würde vorschlagen, dass wir nur für die Diskussion, bevor wir uns in einzelnen Zitaten verlieren, die Folie vornehmen, die wir heute Morgen von den Wirtschaftsprüfern gesehen haben. Dann können wir sehen,



wo wir gerade sind. Sind wir bei den Kosten der Fachplaner Drees & Sommer? Da waren wir zuerst. Sind wir jetzt bei den Einsparpotenzialen? Dann machen wir die eigene Diskussion. Wir haben gerade gelernt, dass – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich schlage seit einer Viertelstunde vor, dass wir die Seite 19 nehmen. Ich bin davon nur abgehalten worden, weil der Fragenkatalog Priorität bekommen hat. Bleiben wir doch einmal bei der Folie.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Genau, da will ich jetzt gerade weitermachen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da steht nämlich alles drin. – Bitte schön.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ja, wunderbar. Wir haben als erstes die 4 Milliarden Euro von Drees & Sommer behandelt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist auf der Seite 19.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Genau. Das ist die Zahl, die oben steht. Das ist das Erste. Das haben die Fachplaner berechnet. Da wurde die Behauptung aufgestellt, das ist alles wunderbar; das sind gute Leute; die haben das gut gemacht; die haben das nach bestem Wissen gemacht. Um das zu untermauern – das ist jetzt das Entscheidende, Herr Geißler –, hat die DB den Wirtschaftsprüfern Vergleichszahlen gegeben. Uns hat sie sie nicht gegeben. Das heißt, wir können nicht nachvollziehen, ob die Zahlen, die sie pro Tunnelmeter den Wirtschaftsprüfern vorgelegt hat, der Realität entsprechen oder nicht. Wir haben gerade anhand der Folie von Vie regg & Rößler gesehen, wie schwierig diese Diskussion ist. Ich tue mir da sehr schwer.

Die Wirtschaftsprüfer haben dazu gesagt, sie können nicht überprüfen, ob die Zahlen, die Sie ihnen vorgelegt haben, der Realität entsprechen. Sie stellen fest, dass die Zahlen, die Sie ihnen vorgelegt haben, genau ihren Lehrbüchern, ihren Kennwerten entsprechen. Das dürfte nicht verwunderlich sein, wenn Sie eine Planung machen. Das ist aber kein Indiz dafür, dass Sie die Strecken, die Tunnel, die Sie haben, wirklich an die Geologie, die wir hier antreffen, angepasst haben, sondern das entspricht lediglich den Kennwerten ihrer Lehrbücher. Mehr haben die Wirtschaftsprüfer zum plausibelmachen nicht. Wenn sie die Zahlen, die Sie vorgelegt haben, akzeptieren, ist die Rechnung natürlich richtig. Das war das – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Halt, halt, ein Moment. Ich frage die Wirtschaftsprüfer, ob sie durch Herrn Rockenbauch richtig interpretiert worden sind.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Halb richtig interpretiert. Ich habe auch dazu gesagt, dass wir das aus zeitlichen Gründen nicht tiefer untersuchen konnten. Ich bitte, dass man immer die zeitliche Restriktion, der wir unterlagen, bei der Dis-

kussion wirklich berücksichtigt. Das heißt, wir konnten in den eineinhalb Wochen natürlich nicht hingehen und schauen, ob bei den von uns zugrunde gelegten Referenzprojekten die Rohbauwerte zum Beispiel nach den gleichen Kriterien zusammengesetzt wurden. Herr Wittke hat vorhin angesprochen, wie schwierig es bei einem Tunnelbau ist herauszurechnen, was zu welchem Kostenblock gehört. Wie komme ich zu dem Rohbau? Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt – der wurde auch schon mehrfach angesprochen – ist das Thema Geologie. Auch das können wir natürlich nicht beurteilen, sondern wir können nur von dem Wert ausgehen, den man uns vorgelegt hat, weil wir das aus zeitlichen Gründen tiefergehend nicht untersuchen konnten.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Genau, das wollte ich sagen. Das heißt, die 4 Milliarden Euro von Dress & Sommer – da war ich gerade, als Sie mich unterbrochen haben – sind nach den Zahlen, die die Bahn AG den Wirtschaftsprüfern gegeben hat, plausibel. Das wundert mich natürlich nicht. Ich hätte das genauso gemacht.

Jetzt kommen wir aber zu einem weiteren entscheidenden Punkt. Das sind die Einsparpotenziale. Da ist das deutlicher, weil da die Wirtschaftsprüfer eindeutiger Aussagen gemacht haben. Da muss man – das hat gerade stattgefunden – bei einzelnen Beispielen als Grundfazit davon ausgehen, dass die Einsparpotenziale, die Sie dort erzielen, als optimistisch angesehen werden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, das ist alles klar. Dann gehen wir jetzt doch einmal zu den Einsparpotenzialen.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ja, da bin ich doch gerade.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir gehen jetzt die Einsparpotenziale einmal im Einzelnen durch. Ob bei dem Ausbruch oder wie das heißt – –

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Herr Geißler, lassen Sie mich noch einen Satz sagen. Das Spannende ist aber, bei den Einsparpotenzialen muss man erst einmal die Systematik diskutieren, weil eigentlich geschieht hier – das ist das Entscheidende –, dass man Chancen plötzlich bewertet und verrechnet. Zu der Frage, ob das üblich ist oder nicht, wäre es vielleicht hilfreich, wenn Herr Böttger einmal etwas sagen würde, nämlich ob das Verfahren, wie es die Bahn macht, normalerweise betriebswirtschaftlich sinnvoll ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Zunächst hat Herr Kefer das Wort, weil der mehrfach angesprochen wurde. Wer soll dann etwas sagen?

(Zuruf: Herr Böttger!)

– Okay, wenn es weiterführt. – Bitte schön.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Rockenbauch, wir haben gerade festgehalten, dass Dress & Sommer nicht angezweifelt wird.

(Hannes Rockenbauch: Kann nicht angezweifelt werden!)

– Bitte?

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Wir halten fest, dass sie nicht angezweifelt werden können, weil das geologische Fachwissen und die Zeit fehlten, um die Zahlen anzuzweifeln, mit der Sie sie plausibel unterlegt haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir sind jetzt bei den Einsparpotenzialen! – Herr Kefer, bitte schön. Geben Sie eine Antwort.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Es ist sehr schwierig, in der Diskussion eine Antwort zu geben, weil eigentlich überhaupt nichts in irgendeiner Form anerkannt wird, fix ist oder sonst was.

(Hannes Rockenbauch: Nur vorlegen! Nur auf den Tisch legen!)

– Herr Rockenbauch, das haben wir getan.

(Zuruf: Wo denn?)

– Bei den Wirtschaftsprüfern.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, nein, das hatten wir ausgemacht, dass wir die Tunnelkilometer nicht vorlegen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das passt ins Bild, dass da offensichtlich nichts fix ist. Ich weiß eigentlich gar nicht, worüber wir diskutieren sollen.

Noch einmal: Die Planer haben etwas geplant. Wenn wir davon ausgehen, dass das, was die geplant haben, zunächst einmal richtig geplant ist, konstatieren wir damit – Sie sagen, dass das nicht so ist. Dann habe ich keine Basis mehr. Herr Rockenbauch, dann weiß ich nicht, wie wir diskutieren wollen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können wir jetzt einmal systematisch vorgehen? Herr Wölfle und wir alle – da sind wir uns einig – wenden uns wieder dieser Folie zu.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich möchte gerne Folgendes ausführen:

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte schön.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Es hat hier eine Prüfung durch Wirtschaftsprüfer gegeben, durch drei beauftragte Unternehmen. Die Vorgehensweise und überhaupt das Faktum, dass wir das so tun wollen, haben wir im Vorfeld der Schlichtung besprochen und genauso beschlossen. Wenn diese Vorgehensweise jetzt angezweifelt wird – ich sage einmal –, verlassen wir unseren Prozess. Das ist Punkt Nummer 1.

Punkt Nummer 2 ist, es ist eine Prüfung meines Erachtens mit einem relativ großen Tiefgang erfolgt. Ich habe heute Morgen ausgeführt, was dort gelaufen ist. Dieser Tiefgang ist in jedem Fall anderes anzusetzen – auch der Planungstiefgang – als das, was Herr Vieregg vorbringt, zu dem er sagt, meine Kosten sind ganz anders. Herr Vieregg macht Folgendes: Er nimmt ein abgerechnetes Projekt in der Gesamtsumme. Dann macht er einen Prozentansatz, wie viel davon Rohbau sein könnte, weil er nämlich die exakten Zahlen nicht hat.

(Zuruf)

– Das mag so sein, aber auf jeden Fall weiß er sie nicht.

Er macht also einen Ansatz, was die Rohbaukosten sein könnten. Dann dividiert er durch die Meter und den Querschnitt und kommt damit auf Kosten pro Kubikmeter. Wir haben das beispielsweise bei der Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München, nachdem wir das wussten, selber auch gemacht und nachgerechnet. Der reale Wert ist etwas weniger als die Hälfte dessen, was Herr Vieregg ausgerechnet hat. So viel zu der Qualität und zu der Durchdringung der Kostenkalkulation von Herrn Vieregg.

Das bedeutet, das, was wir hier miteinander vergleichen, ist eine extrem detaillierte Rohbauplanung mittlerweile nach der HOAI-Phase 4 mit einer Kostenabschätzung, die durch nichts untermauert ist, sondern auf blanken Annahmen von Riesensummen beruht. Meine Herren, da bewegen wir uns in diesem Trichter, der eben gezeigt worden ist, noch nicht einmal bei den plus/minus 30 %, sondern bei plus/minus 100 %. Das bedeutet, wir vergleichen eine Ableitung, die in einem Bereich von plus/minus 100 % liegt, mit einer detaillierten Kalkulation, zu der die Gutachter sagen, das liegt vielleicht noch in dem Bereich kleiner plus/minus 10 %. Damit kommen wir halt einfach zu unterschiedlichen Ergebnissen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine Damen und Herren, so kommen wir nicht weiter. Das ist indiskutabel. Das können wir auch nicht machen, sondern wir orientieren uns jetzt an dieser Folie (Seite 19 des Berichts der Wirtschaftsprüfer). Den Punkt 1 „Baukosten gem. Entwurfsplanung der Fachplaner“ haben wir jetzt abgehakt.

Jetzt kommt der Punkt „Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen“. Da gehen die Deutsche Bahn und die Märkische Revision mit 44,1 Millionen Euro von derselben Zahl aus. Stimmt das?

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Wir wollten noch einmal grundsätzlich etwas zu dieser Methodik sagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, das machen wir jetzt nicht. Wir machen jetzt keinen Methodenstreit zwischen einzelnen Planungsbüros oder sonstigen Institutionen, sondern wir wollen jetzt hören, ob die Bahn falsch gerechnet hat, ob Herr Kretschmann recht hat, wenn er sagt, das ganze Ding kostet 6 Milliarden Euro, oder ob die Bahn recht hat, es kostet maximal 4,5 Milliarden Euro. In Wirklichkeit sagen die Prüfer, man landet bei 4,3 Milliarden Euro. Dazu sind wir noch gar nicht gekommen. Wovon sollen wir ausgehen? Das ist das, was uns interessiert. Kein Methodenstreit. Das kapiert kein Mensch. Niemand. Noch nicht einmal hier im Raum. – Einige wenige. Deshalb stellt sich auch die Frage, ob die Kosten einigermaßen richtig berechnet worden sind. Das stellt Herr Kretschmann grundsätzlich infrage. Das gilt auch für den Bahnhof. Sie auch. Mit den Gründen, die Sie genannt haben, vor allem aber, weil Sie sagen, die Einsparpotenziale sind nicht richtig berechnet worden.

Gehen wir doch einmal zu dem Punkt, ob sie richtig oder falsch berechnet worden sind. Zu den Einsparpotenzialen aus Markt- und Vergabeanalysen haben wir eine Liste gehabt. Da gab es eine Sonderfolie mit Zahlen und allem drum und dran, auf der im Einzelnen aufgeführt worden ist, worum es sich handelt. Man kann einmal darüber debattieren, ob die Voraussetzungen richtig sind, von denen die Bahn ausgeht. – Kann man die Folie einmal zeigen?

(Es wird eine Folie gezeigt)

Wir haben aber auch eine Folie zu den Einsparpotenzialen aus Markt- und Vergabeanalyse gehabt.

(Zuruf: Die war bei Herrn Kefer! – Dr. Brigitte Dahlbender: Herr Geißler!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich habe mich die ganze Zeit brav gemeldet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte schön.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich weiß nicht, ob es sehr viel bringt, diese Debatte noch einmal aufrollen, weil darauf sind die Wirtschaftsprüfer eingegangen und haben das im Detail beantwortet. Bei der generellen Aussage – ich bitte,

mir zu sagen, ob ich das richtig verstanden habe –, ob wir bei dem wichtigen Punkt Einsparpotenziale – da geht es darum, wie weit von dem ursprünglichen Preis heruntergerechnet wird – bei 4,088 Milliarden Euro oder woanders landen, habe ich die Wirtschaftsprüfer so verstanden, dass es eine Asymmetrie in der Gewichtung zwischen Chancen und Risiken gibt, wenn man herunterrechnet, weil überwiegend die Chancen relativ konkret eingerechnet wurden, die Risiken aber mehr oder weniger systematisch und unbenannt außen vor gelassen wurden. Das ist der Punkt 1. Risiken würden die Summe wieder hochbringen.

Punkt 2 ist, dass dann auch noch zu den Chancen, die eingerechnet wurden, die Wirtschaftsprüfer zu der Aussage kommen, dass die sehr optimistisch gerechnet sind. Das ist doch eigentlich zu diesem Punkt der Kern der Aussage der Wirtschaftsprüfer. Das würde ich gerne von den Wirtschaftsprüfern bestätigt bekommen. Oder liege ich falsch? Dazu hätte ich gerne eine Antwort.

**Thomas Kieper (Wirtschaftsprüfer):** Ich glaube, in Ihrem Vortrag sind zweimal die Chancenbewertungen berücksichtigt worden. Ich komme noch einmal auf den Trichter des Kollegen zurück. Wenn Sie sich den anschauen, ist es so, dass man in der Gesamtbewertung der zugrunde gelegten Einspar- und Optimierungspotenziale – um noch einmal das Wort zu strapazieren – eher optimistisch ist. Insgesamt sind wir aber der Auffassung – da komme ich wieder zurück auf meinen Kollegen Witteler, der die Gesamtwürdigung vorgenommen hat –, dass dabei der Gesamtfinanzierungsrahmen noch nicht übertroffen wird, das heißt, noch ausreichend ist.

(Peter Conradi: Noch!)

– Herr Conradi, wir befinden uns im gegenwärtigen Zeitpunkt der Betrachtung. Wir sind Wirtschaftsprüfer und keine Hellseher. Das, was kommen wird, kann keiner von uns beurteilen. Das wird auch keiner von uns beurteilen. Weder die Märkische Revision noch SUSAT noch PwC können die Zukunft vorhersagen und können vorhersagen, wie sich der Beton- und Stahlpreis in den nächsten Jahren entwickeln wird. Nach dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnisse ist es aber so, dass man bei aller Wichtung von Chancen und Risiken dazu kommt, dass der Finanzierungsrahmen von 4,5 Milliarden Euro ausreichend ist.

Hinsichtlich der einzelnen Einspar- und Optimierungspotenziale kommen wir, die einzelnen Gutachter, durchaus zu unterschiedlichen Ergebnissen. Der eine sagt, das ist konservativ, der andere sagt, können wir nicht beurteilen oder ist doch eher optimistisch, aber in der Gesamtwürdigung sagen alle drei, die 4,5 Milliarden Euro sind noch ausreichend. Ich denke, wenn man das jetzt im Einzelnen diskutiert, würde man vielleicht zu sehr ins Detail gehen. Das versteht keiner mehr.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wobei man ergänzen muss, dass die Märkische Revision noch extra darauf hinweisen wollte, dass man die zusätzlichen Aufträge, die nach der Vergabe kommen können, mit erwähnen sollte. Sie haben sich dann aber

darauf geeinigt, dass wir vom Ist-Zustand ausgehen und mögliche zusätzliche Kosten, die pro futuro entstehen, nicht erwähnen.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Herr Geißler, das, was Sie sagen, ist richtig, aber in unsere Gesamtwürdigung haben wir das Thema Nachträge ausdrücklich aufgenommen. Wir sagen nur, wir können das genauso wenig bewerten wie die anderen in dieser Runde auch, aber wir haben ausdrücklich in der Gesamtwürdigung darauf hingewiesen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, das ist richtig. – Herr Kretschmann.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Ich möchte noch einmal den Ausgangspunkt deutlich machen, damit verständlich ist, wo eigentlich die Kontroverse liegt. Von den Fachplanern gab es ein Ergebnis, das hieß erst einmal 4,9 Milliarden Euro für Stuttgart 21, nachdem Herr Grube vorher gesagt hatte, 4,5 Milliarden Euro sind die Sollbruchstelle.

Jetzt wurde um 800 Millionen Euro – ich sage einmal – herunteroptimiert. Jetzt möchte ich zunächst einmal feststellen, das ist ein dramatischer Betrag. Das sind rund 20 % des Projekts. Jetzt geht es darum, ob das plausibel ist. Ist das plausibel – das haben heute Herr Vieregg und Herr Holzhey vorgetragen – nach den Projekten der Bahn, die wir bisher beurteilen können, bei denen es immer rauf und nicht runter ging.

Jetzt sage ich Folgendes: Wenn man jetzt optimieren will und immer nur die eine Seite des Trichters nimmt, auf der es zu Kostensenkungen kommt, und dabei ausblendet, dass es auch zu Kostenerhöhungen kommen kann, dass es also auch Risiken geben muss, kann das in der Summe von uns nicht akzeptiert werden. Machen wir einmal eine Wahrscheinlichkeitsrechnung. Das sind alles nebeneinander unverbundene Einsparprojekte, die zunächst einmal in gar keinem Sachzusammenhang stehen. Wenn jedes Projekt für sich eine Wahrscheinlichkeit von 50 % hat, dass der Einspareffekt eintritt, und Sie nur drei Projekte und die Wahrscheinlichkeit des gesamten nehmen, liegt die Wahrscheinlichkeit, dass das insgesamt eintritt, unter 90 %. Selbst bei einer Wahrscheinlichkeit von 90 % des Eintritts für jedes Einzereignis sind es insgesamt nur noch 70 %, dass das eintritt. Das heißt, die Wahrscheinlichkeit, dass all diese Einzelsparvorhaben in der Wirklichkeit zutreffen und eintreffen, ist höchst unwahrscheinlich.

Man muss bei solchen Projekten davon ausgehen, dass es Einsparmöglichkeiten gibt und dass es Risiken gibt, die erhöhte Kosten verursachen. Ich kann nicht nur auf der einen Seite des Trichters glauben, ich kann nur optimistische Einsparmöglichkeiten rechnen, aber die pessimistischen Risikomöglichkeiten nicht rechnen. Das ist der Grund, warum wir anzweifeln, was die sagen. Darüber müssen wir uns doch vernünftig unterhalten können. Ich glaube, es ist absolut legitim und nachvollziehbar, was wir aufgrund der Erfahrungen, die wir mit der Bahn gemacht haben, anzweifeln. Es sei

denn, dass ist jetzt der große Paradigmenwechsel und ab dem Zeitpunkt wird es bei der Bahn immer billiger.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist noch einmal kurz zusammengefasst die Problematik. Das ist völlig richtig. Ich bitte aber noch einmal auf die Folie zu sehen (Seite 19 des Berichts der Wirtschaftsprüfer). Da haben wir in der zweiten Spalte die Fachplaner. Die landen in der Mitte bei ungefähr 5,008 Milliarden Euro. Dem steht die optimierte Grubsche Rechnung gegenüber, nach der die Bahn bei 4,087 Milliarden Euro landet. Wenn ich richtig rechne, wird ungefähr 1 Milliarde Euro gegenüber den Fachplanern heruntergerechnet.

(Zurufe: 900!)

– Also um 900 Millionen Euro wird heruntergerechnet.

Herr Kretschmann fragt nun völlig zu recht, wie das möglich ist. Erkläre mir, Graf Unidor, dieses Wunder der Natur. Darüber reden wir im Moment. Die Bahn errechnet das durch die Einsparpotenziale.

Ich will nur noch auf Folgendes hinweisen: Mit der Beurteilung dieser wichtigen Frage, die Herr Kretschmann geäußert hat, haben sich auch unsere Prüfer beschäftigt. Die haben wir beauftragt, darüber ein Urteil abzugeben. Wenn Sie jetzt auf die rechte Spalte mit den Zahlen der Märkischen Revision sehen, erkennen Sie, dass einzelne Einsparpotenziale von der Märkischen Revision genauso gesehen werden wie durch die Bahn und andere nicht. Jedenfalls landet auch die Märkische Revision, die möglicherweise etwas kritischer, penibler oder mit anderen Methoden herangegangen ist. Entschuldigung, nicht kritischer und penibler, aber auf jeden Fall anders, aber die Märkische Revision landet auch noch bei einem Puffer von 318 Millionen Euro.

(Zuruf: Man darf aber die Fußnoten nicht übersehen!)

– Moment, Moment, Moment.

Wenn wir jetzt die anderen Wirtschaftsprüfer nehmen, errechnen die sogar noch einen größeren Puffer. Stimmt das?

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Wir haben diese Rechnung so nicht gemacht, weil wir gesagt haben, wir können nicht auf den Pfennig oder Cent genau rechnen, wie groß könnte der Puffer nicht mehr sein oder wie groß ist er unter Umständen tatsächlich, weil uns dazu noch einzelne Angaben gefehlt haben. Erstens hätten wir noch verschiedene Massen haben müssen, um zum Beispiel zurückrechnen zu können. Zweitens hätten wir dann hingehen müssen und hätten eigene Einschätzungen über „Einheitspreise“ vornehmen müssen. Ich glaube, damit wären wir als Wirtschaftsprüfer – wir können viel, aber wir können nicht alles – überfordert gewesen, wenn wir eigene Einheitspreise definiert hätten.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, Sie haben – das haben Sie gesagt – aber keine Hinweise darauf, dass der Puffer nicht ausreicht.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Das ist richtig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also halten wir das doch einmal fest.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Wir haben auch Branchenanalysen gemacht und festgestellt, dass die Einheitspreise der Bahn nach der Neuberechnung durch Dress & Sommer innerhalb der Range unserer Branchenanalyse waren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt halten wir das einmal fest. – Sie kommen gleich dran. – So geht es nicht weiter. Wir halten jetzt einmal fest, dass die Wirtschaftsprüfer das so gesagt haben.

(Hannes Rockenbauch: Kann ich noch mal – –)

– Nein!

Ich stelle fest, das haben die Wirtschaftsprüfer so gesagt.

(Zuruf: Nein!)

– Da können Sie doch nicht Nein sagen. Das steht sogar schriftlich da.

Jetzt können Sie natürlich jederzeit im nächsten Schritt sagen: Das ist okay. Das haben die Wirtschaftsprüfer gemacht, aber das glauben wir nicht.

(Hannes Rockenbauch: Nein!)

– Das glauben Sie. Was glauben Sie nicht? – Herr Arnoldi, bitte schön.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Darf ich einmal versuchen, mit meinem Worten das zu sagen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte schön.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Ich habe jetzt mitbekommen, die Märkische Revision hat errechnet, es gibt noch einen Risikopuffer von 318 Millionen Euro.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, gut. Das habe ich gerade gesagt.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Ich will nur daran erinnern, vor einem Jahr gab es bei diesem Projekt einen Risikopuffer von 1,45 Milliarden Euro. Er ist also unheimlich

stark geschrumpft auf nur noch ungefähr 20 %. Das ist der eine Punkt. Der Risikopuffer ist also wie der Schnee in der Sonne zusammengeschmolzen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, was wollen Sie damit sagen?

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Der nächste Punkt ist, Herr Schäfer hat bei der Vorstellung dieser Rechnung heute Vormittag gesagt, dass das Einsparpotenzial sehr, sehr optimistisch angesetzt ist. Er hat ausdrücklich gesagt, ein Potenzial ist noch nicht das, was man realisiert hat. Das heißt doch mit anderen Worten, ob die die 900 Millionen Euro tatsächlich einfahren können, hält er zumindest für fragwürdig.

Jetzt sind wir doch beim Punkt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Schäfer, stimmt das? Halten Sie das für fragwürdig?

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Wir haben eine Aussage dazu getroffen, dass wir sagen, da wo der Kringle ist, – – Fahren Sie bitte einmal die Folie nach oben.

Einvernehmlich stellen wir Prüfer fest – da haben wir uns überhaupt nicht auseinanderdividiert –, dass die 468 Millionen Euro – – Über die reden wir, nicht über 900 Millionen Euro, sondern über diese 468 Millionen Euro. Deshalb haben wir die auch eingekringelt. Diese Einsparpotenziale sind das Thema, zu dem die Bahn gesagt hat, wir setzen die niedrigeren Vergabewerte, die wir kennen, an.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** So ist es.

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Nur zu dieser Zahl sagen wir als Prüfer, die ist optimistisch. Bei der zweiten Einsparkomponente, die darunter steht, die Chancen aus Optimierung der Bauwerke, sehen Sie im Grunde keinerlei Abweichungen bis auf die 28 Millionen Euro, die ich heute Morgen erklärt habe. Mit anderen Worten: Die Prüfer sind der Auffassung, dass diese Optimierungspotenziale – – Ich erinnere noch einmal, da geht es im Wesentlichen um das tunneltechnische Thema, ob die Reduzierung des Quelldrucks auf der Basis von externen Gutachtern vernünftig dargelegt ist. Wir reden „nur“ noch darüber, wie hoch ist die Chance oder das Risiko, dass die 468 Millionen Euro nicht in voller Höhe erreicht werden.

Da sagt die Märkische Revision, so wie das in der Folie isoliert darunter steht – das ist die einzig wichtige Aussage, weshalb ich sie auf der Folie auch isoliert dargestellt habe –, dass die Annahme, dass alle diese Preiseffekte in voller Höhe abgezogen sind, uns sehr optimistisch erscheint. Nichts anderes haben wir behauptet. Ansonsten stellen wir die Zahlen von Drees & Sommer nicht infrage, weil Drees & Sommer ist als Projektsteuerer beauftragt, genau das zu machen, was sie getan haben, nämlich die Plausibilität der Kostenplanung zu überprüfen.

(Klaus Arnoldi: Darf ich – –)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie halten aber das, was da steht, nicht für fragwürdig, sondern für etwas arg optimistisch?

**Hans-Hennig Schäfer (Wirtschaftsprüfer):** Ja, so ist es.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das will ich einmal festhalten. Das ist nämlich etwas anderes.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Darf ich nur einen Satz sagen? – Das heißt doch, wenn die Bahn diese optimistische Annahme nur zu Zweidrittel erfüllt, hat sie die Latte von 4,5 Milliarden Euro gerissen. Das ist doch die Aussage.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Das ist falsch!)

– Doch!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt ist Herr Kefer an der Reihe. Wir bewegen uns nach wie vor im Konditionalis, nämlich was wäre wenn. Das wissen Sie nicht, das weiß überhaupt niemand, sondern wir unterhalten uns jetzt über das, was die Wirtschaftsprüfer geprüft haben. Dann wenden wir uns dem Konditionalis zu. Den müssen Sie aber beantworten. Wenn Sie sagen, das kostet mehr als 5 oder 6 Milliarden Euro, müssen Sie einmal sagen, warum Sie zu dieser Auffassung kommen. Das ist der Punkt, um den es geht. – Bitte schön, Herr Kefer.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich würde gerne noch einmal auf diese Folie und auf die Erläuterung, die von der Märkischen Revision kam, eingehen. Es geht um die 468 Millionen Euro. Wenn wir davon nur Zweidrittel holen, sind das 320 Millionen Euro, und 160 Millionen Euro werden nicht geholt. Schieben Sie dann die Seite bitte einmal nach oben. Jetzt sehen Sie unten eine bleibende Überdeckung von 318 Millionen Euro. Das bedeutet, in diesem Fall würden die 318 Millionen Euro ausreichen, um die 160 Millionen Euro, die nicht geholt würden, abzudecken. Das ist auch der Grund, warum die Wirtschaftsprüfer sagen, auch wenn die Annahme der Einsparpotenziale optimistisch ist, wird der Gesamtfinanzierungsrahmen vermutlich ausreichen, weil nämlich in der heutigen Überdeckung genügend Luft ist, um das auszugleichen, wenn wir nicht überall zu 100 % die Einsparpotenziale holen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, das ist jetzt klar. Jetzt sind Sie dran. Jetzt machen wir weiter. Jedenfalls haben wir inklusive der Wirtschaftsprüfer festgestellt, dass das Einsparpotenzial, wenn auch optimistisch oder scharf über Kante gerechnet, von allen drei Wirtschaftsprüfern zwar als optimistisch, aber dennoch als möglich bezeichnet worden ist mit allem drum und dran, was da sonst noch an verklausulierten Begriffen verwendet worden ist. Mehr können wir im Moment nicht festhalten.

Jetzt können Sie eine Bewertung vornehmen und sagen, wenn aber die Bahn nur soundso viel Prozent davon realisieren kann, kommt sie über die 4,5 Milliarden Euro hinaus. Ist das richtig?

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Genau das wollte ich sagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das sagen Sie völlig zu recht, aber das ist der Konditionalis. Wenn Sie wissen es nicht. Das ist eine reine Wildwahl. Wenn die Katze ein Pferd wäre, könnte man die Bäume hochreiten.

(Heiterkeit)

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Ein Potenzial ist nicht das, was man schon eingefahren hat, sondern man möchte das erreichen. Das heißt, wie das nachher in der Rechnung nach der Vergabe aussieht, wissen wir heute wirklich nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt kommen Sie doch einmal mit Ihren Überlegungen. Ich bestreite überhaupt nicht, dass eine gewisse Berechtigung dabei ist. Sie müssen das aber begründen. Sie müssen sagen, die Einsparpotenziale sind falsch berechnet, die gibt es gar nicht, das ist viel teurer und was weiß ich. Das müssen Sie wirklich einmal sagen. Herr Kretschmann muss sagen, wie er zu den 6 Milliarden Euro kommt. Das haben Sie vorgetragen. Das war ein wichtiger Punkt. Wer will das übernehmen?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Das macht Herr Kretschmann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kretschmann. Dann kommt Herr Conradi. Einverstanden? Herr Conradi hat sich vorher gemeldet. – Herr Kretschmann, bitte schön.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Erst einmal geht es um Plausibilität. Herr Geißler, da will ich noch einmal ein Beispiel nennen. Beim Fildertunnel wird eine Einsparung von 49 % eingeplant.

(Zuruf: Beim Abbruch!)

– Beim Abbruch werden 49 % eingeplant.

Das sind Sachen, die uns zunächst einmal nicht ohne weiteres plausibel erscheinen. Wir können das aber in dem Rahmen nicht bei jedem Punkt vertiefen. Ich glaube, wir können das zunächst einmal nur an solchen Beispielen anführen.

Generell ist es zunächst einmal so, dass Herr Schäfer gesagt hat, dass die Nachträge – manche Projekte sind wegen der Nachträge nur so teuer geworden – hier ein-

deutig nicht eingespeist sind. Wir müssen aber von Nachträgen zwischen 10 und 20 % zunächst einmal ausgehen. Das heißt, wenn wir davon ausgehen, dass diese Einsparungen, weil sie zu optimistisch sind, nicht alle, sondern nur teilweise realisiert werden können, und wenn wir davon ausgehen, dass Nachträge in einem bestimmten Prozentsatz hinzukommen, so wie das bei jedem Projekt insbesondere bei der Bahn der Fall gewesen ist, sind wir – sagen wir einmal – bei 5,4 Milliarden Euro.

Wenn man jetzt noch die Mehrkosten aufgrund dessen hinzurechnet, was Herr Heimerl als Optimierungsoption bezeichnet hat, was wir aber für unerlässlich halten – das werden wir aber morgen debattieren –, damit das überhaupt in seiner Kapazität und Leistungsfähigkeit über dem nicht sanierten Kopfbahnhof liegt, kann man unter der Maßgabe, dass wir diese Option und weitere von uns genannten Optionen realisieren, auf 6 Milliarden Euro kommen.

(Ingold Leuschel: Nein, dagegen möchte ich schon vorweg Einspruch erheben!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer erhebt Einspruch? – Herr Leuschel, bitte schön.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Kretschmann, wir werden das morgen bei der Kapazität erläutern. Das, was Sie gesagt haben, ist aber nicht richtig. Das machen wir morgen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Heimerl würde das gerne noch kommentieren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Heimerl, bitte schön. Dann Herr Arnoldi.

(Gangolf Stocker: Wir sind jetzt mal dran zum nachweisen! -  
Dr. Brigitte Dahlbender: Herr Böttger hatte sich schon länger gemeldet!)

– Richtig, Herr Conradi. Wir müssen der Reihe nach vorgehen. Herr Conradi hatte sich vorher gemeldet. Bitte schön.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich habe vorhin das Wort „noch“ unterstrichen. Wir sind ganz in der Nähe der Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden Euro. Das sind ein paar Prozent herauf und ein paar Prozent herunter. Ich meine, das „Noch“ ist, als ob einer über das dünne Eis geht und sagt, ich bin noch nicht eingebrochen. Das ist natürlich eine starke Aussage. Wenn er noch nicht eingebrochen ist, heißt das nicht, dass er bei den nächsten Schritten nicht doch noch einbrechen wird. Daher sind bei uns die Zweifel erheblich, ob Sie die 4,5 Milliarden Euro einhalten können oder nicht.

Hinzu kommt etwas, was man in Baukreisen durchaus hören kann, nämlich dass ein Bauherr dem Unternehmen sagt, biete du einmal innerhalb unserer Kostenberech-

nung an, und das, was du mehr brauchst, kommt nachher über die Nachträge, wenn du den Auftrag hast. Das sind Vorgänge, die durchaus vor allem bei öffentlichen Bauherren und Gesamtunternehmen vorkommen. Die sagen, jetzt schließen wir einmal ab und hinterher kommen wir mit den Nachträgen. Herr Dr. Kefer, die großen Nachträge etwa bei der Strecke Nürnberg – Ingolstadt sind nach der Beauftragung gekommen. Das heißt, da haben die Firmen wirklich Kasse gemacht.

Unsere Erfahrungen sind: Die Anwälte und Ingenieure schauen sich die Nachträge an, bevor sie ein Angebot abgeben. Sie wissen dann, dass die und die und die Nachträge drin sind. Ich räume ein, das können die Wirtschaftsprüfer jetzt nicht quantifizieren. Man muss aber die Gefahr erwähnen, dass die Nachträge zu gewaltigen Kostenüberschreitungen führen.

Das möchten wir in die Diskussion mit eingeführt haben; denn wenn Sie die 4,5 Milliarden Euro überschreiten, stellt sich die Frage, wann Sie Ihre Projektträger, Ihre Mitträger benachrichtigen. Wenn Sie die zu einem Zeitpunkt benachrichtigen, zu dem Sie schon solche Aufträge vergeben haben, dass man gar nicht mehr zurück kann, ist das wirklich lustig. Dann kann man nicht mehr zurück. Es ist ein bisschen der Verdacht da, dass die Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden Euro so lange wie möglich gehalten wird. Wenn irgendwann einmal die Sollbruchstelle durch die Nachträge bricht, ist es zu spät, um zurückzusteuern. Das ist die Sorge, die viele von uns haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, es ist völlig unbestritten, dass eine Sorge vorhanden ist, dass eine Gefahr vorhanden ist, dass es begründete Risiken gibt. Welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?

(Hannes Rockenbauch: Aussteigen!)

Das heißt, wenn die 4,5 Milliarden Euro überschritten würden, kann dann der Bahnhof gebaut oder kann er nicht gebaut werden? Da gibt es eine Sprechklausel, in der zum Beispiel steht, wenn es darüber hinausgeht, müssen die noch einmal miteinander reden. Deswegen ist der Bahnhof aber noch nicht gestorben.

(Peter Conradi: Herr Dr. Geißler, wo ist der Point of no return?)

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Die Sollbruchstelle hat zunächst einmal Herr Grube selber genannt. Wir haben eine solche Sollbruchstelle nicht benannt, weil wir gegen das Projekt sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was hat Herr Grube gemacht?

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Er hat die Sollbruchstelle bei 4,5 Milliarden Euro angesetzt. Das war seine Aussage. Deshalb kam es zu den Einsparauflagen, von 4,9 Milliarden Euro auf 4,1 Milliarden Euro herunterzukommen.

Das war zunächst einmal eine Vorgabe, damit man davon herunterkommt, die jetzt versucht wird zu verifizieren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Richtig.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Das tun wir nicht, weil wir böse Buben und Mädchen sind, sondern weil es um ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einem solchen Projekt gehen muss.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einen kleinen Moment. Es geht der Reihe nach.

(Peter Conradi: Ich war noch nicht fertig!)

Es hatten sich Herr Wittke, Herr Arnoldi, Herr Kefer und Herr Conradi gemeldet. Wollen wir in der Reihenfolge vorgehen? – Herr Wittke.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Darf ich ein Bild zeigen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte?

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Darf ich ein Bild zeigen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Haben Sie eines? – Welches Bild? – Bis Sie das Bild haben, – –

(Dr. Brigitte Dahlbender: Herr Böttger steht schon sehr lange auf der Liste!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte? Wer?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Herr Böttger. Ich möchte Sie nur noch einmal daran erinnern. Das ist unser Experte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das liegt außerhalb meines Blickfeldes. Sie müssen dafür sorgen, dass – –

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das habe ich schon. Ich habe ihn schon mehrfach angemeldet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Böttger kommt dann gleich dran.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Ich kann mit meiner Wortmeldung schon beginnen, wenn Sie gestatten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir können das auch zurückstellen.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Nein, nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte schön.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Ich kann das auch ohne Bild machen, aber mit dem Bild ist das besser.

Ich möchte die geologischen Risiken ansprechen. Die Tunnelkosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen. Das sind der Ausbruch – der wurde schon diskutiert –, die Sicherung – bei der Spritzbetonbauweise sind das Spritzbetonanker usw. –, die man unmittelbar braucht, um den Tunnel standfest zu machen, und die Auskleidung. Die geologischen Risiken, die auch zu Nachträgen führen, weil das Baugrundrisiko im Allgemeinen beim Auftraggeber bleibt, gehören zu den Ausbruch- und Sicherungskosten. Hierzu haben wir aus Stuttgart einschlägige Erfahrungen. Ich habe vier Projekte, von denen ich die Angebotspreise, die kalkulierten Preise und die abgerechneten Preise kenne, die einschließlich Innenschale und Ausbruch alle im Rahmen geblieben sind. Das ist einmal der Tunnel Österfeld, der schon ein paar Jahre her ist.

(Zurufe)

– Das spielt im Moment keine Rolle, weil ich über die Sicherung spreche. Die Sicherung im Anhydrit und in anderen Schichten ist gleich und vergleichbar. Das ist im Augenblick nicht das Thema. Ich komme darauf gleich gerne zu sprechen.

Beim Tunnel Österfeld ist die Prognose 100 %. Die Vergabe erfolgte zu 72 % der geschätzten Kosten. Abgerechnet wurde der Tunnel zu 70 % der ermittelten Kosten. Das sind die Kosten, über die wir heute sprechen.

Der Gäubahntunnel – das ist ein Straßentunnel – wurde zu 98 % der ermittelten Kosten vergeben und zu 78,8 % abgerechnet.

Dann haben wir das Los 601. Das ist der Tunnel unter dem Flughafen, den Sie kennen, nach Bernhausen. Der wurde zu 91,6 % der ermittelten Kosten abgerechnet.

Dann haben wir einen Tunnel aus jüngerer Zeit, der Stadtbahntunnel U 2 Steinhaldenfeld, der unter dem Friedhof hindurch geht. Der wurde zu 101,3 % der Kosten abgerechnet. Das ist eine Kostenüberschreitung von 1,3 %. Das schließt Ausbruch, Sicherung und auch Innenschale ein. Ich bin mir ganz sicher, dass wir eine ganze Reihe solcher Tunnel in Stuttgart zeigen können. Mir lagen nur nicht die Preise von allen vor. Deshalb konnte ich das nicht selber ermitteln.

Ich würde vorschlagen, dass man das einmal macht, damit man endlich von der Aussage wegkommt, dass immer alles teurer wird. Das trifft für diese nicht zu.



Zum Quellen sage ich, ich habe das Risiko der Innenschale aufgezeigt. Bei der Innenschale haben wir als einziges Risiko das Quellen. In allen anderen Tunneln sind die Innenschale und der Ausbruch kein Problem. Da sind keine Risiken ersichtlich, es sei denn Materialpreise oder irgendwelchen anderen Dinge. Da sind keine geologischen Risiken enthalten. Dabei vereinfache ich natürlich etwas.

Die Ausbruch- und Sicherungskosten sind auch im Anhydrit kein Problem, weil wir kaum eine Sicherung brauchen. Die Innenschale habe ich für den Anhydrit herausgegriffen, weil das das Risiko darstellt. Ich hoffe, ich habe ausreichend darlegen können, dass dieses Risiko nicht besteht oder zumindest sehr klein ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jedenfalls ist eines klar. Wir brauchen, um Vergleiche bei den Tunnelmeterkosten anstellen zu können, nicht nach Venezuela zu gehen, sondern wir können das in Stuttgart lösen.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Herr Dr. Geißler, entschuldigen Sie bitte. Wir haben in den letzten 30 Jahren hier 30 Tunnel gebaut. Ich meine, ich habe die nicht alle alleine gebaut, aber ich war bei 30 Tunneln dabei. Natürlich ist das ein Team. Ich habe 30 Tunnel gebaut, aber ich kann mich nicht an Kostenüberschreitungen erinnern, von denen hier die Rede ist.

(Hannes Rockenbauch: Das hat keine Relevanz!)

Jetzt machen wir der Reihe nach weiter.

(Werner Wölfle: Diese Preissteigerungen haben wir nicht erfunden!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was ist?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Diese Preissteigerungsbeispiele haben wir nicht erfunden. Die bestreitet wahrscheinlich auch niemand. Nicht alles hat die DB gebaut.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Wölfle, Sie haben ohnehin das Wort. – Sind Sie fertig?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Nein!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also, bitte schön.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich habe mich noch einmal gemeldet. Herr Grube ist immer wieder im Fokus seiner Einmischung. Er hat einmal gesagt, mit 4,8 Milliarden Euro ist sein Projekt wirtschaftlich. Das war die Aussage. Bei 4,8 Milliarden Euro ist die Sollbruchstelle Grube.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Man muss jetzt nicht jedes Wort von Herrn Grube auf die Waagschale legen.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Nein, ich gehe davon aus, wenn er sagt, das Projekt Stuttgart 21 mit der Neubaustrecke ist mit Kosten für S21 von 4,8 Milliarden Euro für sein Unternehmen wirtschaftlich, wird das nicht eine Bemerkung von irgendwas gewesen sein, sondern ich gehe davon aus, dass auch Herr Kefer bestätigt, dass diese Größenordnung richtig ist. Ich sage das nur deswegen noch einmal.

Wir streiten uns einerseits, ob der Risikopuffer ausreicht, wenn wir einen Großteil dieser Einsparpotenziale ansetzen. Da sind wir jetzt beim Risikopuffer bei einem Minimum von 318 Millionen Euro. Da reden wir aber nur über das Thema Risikopuffer. Wenn die Bahn die Geschenke, die neuen Reduzierungen durch das Herausnehmen von Kosten, realisiert, bleiben die 318 Millionen Euro. Ich sage das deswegen, weil die Baukosten bei 5 Milliarden Euro nicht mehr strittig sind.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Doch!)

Sie machen ein paar Plus- und Minusrechnungen mit Risiken und Chancen.

(Zurufe)

– Das ist ganz einfach und nicht aufregend.

Sie haben vorhin gefragt, ob wir die 5 Milliarden Euro von Drees & Sommer akzeptieren. Da habe ich gesagt, das ist die Basis, von der wir reden. Dann geht es darum, wie man die unter die Sollbruchstelle Finanzierungsvereinbarung 4,5 Milliarden Euro drückt, bevor das Land zahlen muss. Da haben wir jetzt festgestellt – das war für mich heute neu –, was die Bahn an Zusatzleistungen bei der Finanzierung bringt. Das war einmal der Verzicht auf die sogenannten historischen Planungskosten, das war der Verzicht auf das Einbringen der Kosten Grundstücke von – ich habe mir das aufgeschrieben – 28 Millionen Euro, nein 82 Millionen Euro. Ich will das nur erklären. Wenn Herr Grube die Grenze von 4,8 Milliarden Euro nimmt, müsste man im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit diese zwei Faktoren abziehen, weil das Kosten sind, die die Bahn hatte. Richtig oder nicht?

Dann komme ich zur zweiten Frage. Ursprünglich war einmal von einem Risikopuffer von 1,5 Milliarden Euro für das Bauen die Rede. Wir sind jetzt bei einem minimalen Risikopuffer von 318 Millionen Euro. Wir haben jetzt zum Thema Einsparungen gehört, das ist optimistisch bewertet. In dem ganzen Prüfungsbericht tauchen noch viele andere Punkte auf, zu denen die Wirtschaftsprüfer sagen, ist optimistisch bewertet. Das gilt nicht nur für das Potenzial Einsparungen. Deswegen sagen wir, die wahrscheinlichen Baukosten liegen in der Größenordnung von 5 Milliarden Euro plus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Folgen jetzt Frau Dahlbender oder Herr Arnoldi?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Herr Böttger. Ich hatte mich nur für ihn gemeldet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Böttger.

**Dr. Christian Böttger (Projektgegner):** Vielen Dank. Ich möchte nur noch einmal auf die Wirtschaftsprüfer Bezug nehmen. Alle drei Wirtschaftsprüfer haben – wenn auch in unterschiedlichem Detaillierungsgrad und unterschiedlicher Klarheit – darauf hingewiesen, dass die Chancen grundsätzlich höher bewertet sind als die Risiken. Das bezieht sich nicht nur auf die vorhin genannten 460 Millionen Euro, zu denen man gesagt hat, es reicht, wenn davon nur Zweidrittel realisiert werden, sondern auch auf andere Punkte. Ich glaube, um vielleicht ein bisschen von den Vorwürfen weg zu kommen, das Planen mit vorhandenen Ist-Werten, Einheitswerten oder angepassten Einheitswerten entspricht zunächst einmal der Logik der öffentlichen Projektbeantragung. Daher ist zunächst einmal nicht zu beanstanden, dass die DB so etwas bei ihrer Projektplanung macht.

Ich glaube, das Unbehagen kommt daher, dass man sagt, wir haben auf der einen Seite eingegriffen, und zwar ganz massiv eingegriffen – zufällig auch noch in einem Bereich, in dem man gerade unter den kritischen Wert, die mystischen 4,5 Milliarden Euro rutscht –, aber das gesamte Thema Risiken ist nicht gleichermaßen angefasst worden. Man muss immer sehen, ein Wirtschaftsunternehmen würde grundsätzlich anders rechnen. Da würden sowohl Chancen als auch Risiken berücksichtigt werden. Man kann sicherlich mit diesem kameralem System arbeiten, aber dann müsste man auf beiden Seiten sagen, weder Chancen noch Risiken.

Ich glaube, der eigentliche Vorwurf liegt darin – das bezieht sich nicht nur auf einen Bruchteil der 460 Millionen Euro, sondern insgesamt auf die Planung –, dass man sagt, entweder ich mache das eine oder ich mache das andere, aber das, was wir vorliegen haben, ist schon eine Mischkalkulation, die im Ergebnis dazu kommt, dass man sagt, die Chancen sind reduzierend berücksichtigt worden und die Risiken wurden ausgeblendet. Das ist die Gefahr, die man einfach sehen muss. Dadurch haben wir – ich glaube, das haben die Wirtschaftsprüfer, wenn auch unterschiedlich deutlich, thematisiert – das Risiko, dass es zu Kostenüberschreitungen kommen wird, ohne dass irgendjemand hier in der Lage wäre zu sagen, wie viel Euro das genau ausmacht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich darf einmal die Bitte äußern, dass wir nicht in die Bewertung dessen einsteigen, was die Wirtschaftsprüfer gesagt haben. Das, was die gesagt haben, ist schriftlich vorhanden. Daran ist auch nichts mehr zu ändern. Wir wissen, dass sie sagen, das ist optimistisch bewertet.

(Winfried Kretschmann: Das sagen sie selber!)

– Entschuldigung, ja, sie haben gesagt, das sei eine optimistische Bewertung.

(Winfried Kretschmann: Das sagen die Wirtschaftsprüfer selber!)

– Das sage ich doch. Es hat keinen Wert, dass wir jetzt ständig an der Sache herum machen.

Wir haben die Wirtschaftsprüfer extra beauftragt, um eine einigermaßen objektive Bewertung der Kosten zu bekommen, weil die Bahn Teilbereiche für sensibel erklärt hat und wir nicht in der Lage sind, zum Beispiel zu den Tunnelpreisen pro Meter selber eine Bewertung vorzunehmen. Daher haben wir die Wirtschaftsprüfer gefragt, ob das, was die Bahn ihnen gesagt hat, und die Zahlen, die sie haben, plausibel oder nicht plausibel sind. Da haben sie gesagt, das ist plausibel.

Jetzt schlage ich vor, dass wir dieses Feld verlassen. Wir kommen hier nicht weiter, es sei denn, Sie kommen jetzt mit triftigen Argumenten, mit denen Sie nachweisen, dass die 4,5-Milliarden-Euro-Grenze längst überschritten ist, überhaupt nicht einzuhalten ist und es dafür handfeste Gründe gibt.

(Hannes Rockenbauch: Dann brauchen wir aber mal die Zahlen!)

Herr Conradi.

– Nicht aufregen. Das hat keinen Wert.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich habe vorhin darauf hingewiesen, dass sich die Wirtschaftsprüfer nicht zu dem Problem Nachträge äußern können, weil die Nachträge in der Regel erst nach der Beauftragung kommen, also zu einem Zeitpunkt, zu dem man kaum mehr zurückrudern kann. Das ist auch die unterstellte Absicht.

Herr Geißler, ich muss noch zwei weitere Anfügungen aus der Praxis heraus machen, nämlich Einwände. Bei den Berliner Bauvorhaben des Bundes war eine Ursache für Preissteigerungen der Boden, der Baugrund, den wir nicht erkannt haben. Unten war es dunkel. Das wussten wir noch nicht. Das konnte auch niemand abweisen. Nach all dem, was Herr Wittke hier gesagt hat, bleibt immer auch ein Risiko beim Baugrund, das die Wirtschaftsprüfer ebenfalls nicht bemessen können. Das ist nicht ihre Aufgabe. Wir wollen aber festhalten, es sitzt auch im Boden noch ein Kostenrisiko.

Das dritte in der Reihe ist aber die Vergabe. Die schlimmsten Einbrüche haben wir in Berlin gehabt, wenn die Bundesbaudirektion oder die BBB zu billig vergeben haben. Das war wirklich ganz böse; denn wenn billig vergeben wurde, sind die Firmen zum Teil eingebrochen. Wir haben Insolvenzen gehabt, die dann Folgen hatten, bis Sie eine Firma hatten, die weitergemacht hat. Für alle anderen Firmen wurde der Bau-

plan verschoben. Sie hatten aber für November schon 500 Leute und Maschinen bereitgestellt. Das heißt, je billiger, je preisgünstiger angeblich der Bund vergeben hat, umso teurer ist es oft hinterher geworden. Es drängt sich diese Vermutung auf, wenn Sie sagen, Sie wollen bei Ihren Einsparungspotenzialen vor allem bei den Vergaben sparen. Ich sage dann nur, Glück auf der Reise. Da haben Sie Generalunternehmer mit Subsubsubunternehmern, die Ihnen reihenweise wegkippen. Am Schluss ist das teurer als das, was Sie einsparen wollten.

Das sind die drei Risiken, zu denen die Wirtschaftsprüfer nichts sagen können, zu denen man aber aus der Praxis etwas sagen kann. Deshalb habe ich große Zweifel an den Zahlen, die Sie hier nennen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist natürlich eine berechtigte Frage; denn es könnte auch sein, dass – ich sage einmal – an der Sicherheit gespart wird. Das haben wir bei der Argumentation mit den dünneren Tunnelwänden gesehen. Damit haben wir uns aber auseinandergesetzt. Das mit dem verminderten Quelldruck ist erörtert worden. Herr Wittke hat uns erklärt, wie der verminderte Quelldruck hergestellt werden kann. Infolgedessen können dünnere Wände ohne ein Sicherheitsrisiko geplant werden.

Das ist ganz sicher eine berechtigte Frage. Bei der öffentlichen Hand ist es schon ein bisschen wie in den neuen Ländern. Da haben die, die das billigste Angebot abgegeben haben, nachher den Zuschlag gekriegt. Nachher war das Geschrei groß wegen Pusch am Bau. Selbst die Landesregierung von Sachsen hat ohne Rücksicht auf Gesetze und Tarifrecht immer das Billigste mit schlimmen Folgen befürwortet. Das ist gar keine Frage. Wir können aber nun davon ausgehen – jedenfalls habe ich keine Anhaltspunkte daran zu zweifeln –, dass das die Bahn sehr wohl weiß; denn wenn sie zu billig baut und es nachher zugeht wie bei Maggie Thatcher und die Tunnelwände einstürzen, Züge entgleisen und Leute umkommen, weil man privatisiert hat – das ist die Folge gewesen –, muss das auch ein Menetekel für die Bahn sein, die leider Gottes auch privatisiert ist. – Herr Kefer, Sie sind dran.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Conradi, ein Stück weit teile ich Ihre Sorge. Dies schlichtweg vor dem Hintergrund, dass wir selber, wie ich gezeigt habe, an der Finanzierung ebenfalls mit enormen Mitteln beteiligt sind. Wir haben natürlich kein Interesse daran, dass die Baukosten in irgendeiner Form davonlaufen, dass Firmen pleite gehen oder dass der ganze Bau nicht funktioniert. Das kann und das wird auch nicht unser Interesse sein. Ganz und gar nicht.

Jetzt geht es doch um die Frage – darüber können wir uns gerne noch einmal gesondert unterhalten und austauschen –, wie wir während der Abwicklung des Projektes sicherstellen, dass genau die Dinge, die Sie geschildert haben, nicht passieren. Das ist doch die Aufgabenstellung und die Herausforderung.

Dafür gibt es Erstens etablierte Verfahren und Zweitens natürlich auch Absprachen, die wir unter uns als Projektpartner getroffen haben. Wir erstatten – vorhin war eine der Fragen, was eigentlich passiert, wenn die Kosten weiter steigen und wann wir das melden – einem Lenkungskreis Stuttgart 21 Bericht. In diesem Lenkungskreis sind alle Projektpartner vertreten. Diesem Lenkungskreis gegenüber sind wir berichtspflichtig, und zwar nach bestem Wissen und Gewissen.

Das Zweite ist: Ich weiß nicht, ob dies das bestgeplante Projekt ist, aber ich weiß, dass es mittlerweile eines der bestgeprüften Projekte ist;

(Zuruf von Peter Conradi)

denn wir haben jetzt drei Wirtschaftsprüfer drin gehabt, wir haben vor nicht allzu langer Zeit die Prüfung unseres Aufsichtsrates gehabt, und wir haben vorher im Zuge der ganz normalen Jahresabschlussprüfung natürlich auch Wirtschaftsprüfer gehabt, die sich genau dieses Projekt anschauen. Wir haben eine ganze Reihe von Diskussionen darüber geführt, die selbstverständlich in die Richtung gerichtet waren, wie vermeidet ihr Risiken; was unternimmt ihr, um sicherzustellen, dass die Vergaben einigermaßen funktionieren usw. usw.

Kurz und gut, ich will es einmal so zusammenfassen: Bei diesem Projekt muss das Augenmerk darauf liegen, dass die Projektbearbeitung, die Projektabwicklung wirklich professionell erfolgt. Ohne das wird ein solches Projekt nicht erfolgreich sein. Das ist natürlich im Grunde genommen trivial, weil das eigentlich für jedes Projekt gilt. Das gilt aber für dieses Projekt offensichtlich in einem sehr hohen Maße. Wie gesagt, insofern teile ich Ihre Sorge.

Ich teile nicht die Unterstellungen, die immer wieder gemacht werden – ich spreche Sie da überhaupt nicht persönlich an, sondern es gibt mittlerweile genügend Leute außen herum, die alle eine Meinung zu diesem Projekt haben –, wir würden Kosten verheimlichen oder wir würden bewusst falsch kalkulieren oder wir würden ungenau berichten. Das unterstreiche ich nicht, sondern ganz im Gegenteil, dem widerspreche ich ganz entschieden. Das, was die Wirtschaftsprüfer hier gesagt haben, findet meine Billigung und Unterstützung. Das, was wir inklusive der Einsparpotenziale kalkuliert haben, hat – das ist übrigens Kennzeichen für ein gutes Projekt – eine gewisse Vorspannung. Wir nennen das, was unter optimistischer Betrachtung gemeint ist, Vorspannung. Herr Conradi, diese Vorspannung hat natürlich auch etwas ganz Positives, nämlich dass damit der Druck auf die gesamte Organisation ausgeübt wird, darauf zu achten, dass die Kosten eingehalten werden.

Ich mache Ihnen einmal eine Gegenrechnung auf. Stellen Sie sich einmal vor, wir würden bei diesem Projekt einen Sicherheitspuffer von 1 Milliarde Euro hineinrechnen.

(Peter Conradi: 1,5 Milliarden Euro hatten Sie schon!)

– Wir sind jetzt in dem Trichter ein Stück weiter unten.

Stellen Sie sich einmal vor, wir würden da jetzt eine weitere Milliarde hineinrechnen. Dann hätten wir doch einen Zustand, der überhaupt nicht mehr dem Verlangen entspricht, sorgsam mit dem Geld umzugehen.

Ich betone noch einmal: Die Interessenlage, die wir als Bahn an dem Projekt haben, deckt sich in vollem Umfang mit der Interessenlage aller Beteiligten, weil wir Geld sparen müssen.

(Peter Conradi: Herr Kefer, erlauben Sie eine Zwischenfrage?)

– Ja.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Wo steckt jenseits der 4,5-Milliarden-Sollbruchstelle der Point of no return, und zwar von Ihrem Interesse heraus? Wann ist der erreicht?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Meinen Sie den Point of no return betragsmäßig?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ja.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das kommt darauf an, wie sich die Projektpartner vereinbaren, wie eventuelle Zusatzkosten getragen werden. Wissen Sie warum? – Lassen Sie mich das ausführen.

Das hängt deswegen davon ab, weil natürlich die Wirtschaftlichkeitsrechnung von unserer Seite aus davon abhängt, was wir an Eigenmitteln dort hineingeben. Wir reden hier also nicht über die gesamte Projektsumme, sondern wir reden nur über den Anteil, der von uns an Eigenmitteln erbracht werden muss. Deswegen sage ich, das hängt davon ab, wie sich die einzelnen Projektpartner einigen.

Ich möchte aber gerne auf das zurückkommen, was ich vorhin gesagt habe. Eine optimistische Planung ist eine Planung mit Anspannung. Jawohl. Auf der anderen Seite bleibt die Aussage der Wirtschaftsprüfer bestehen, dass wir uns nach heutigem Kenntnisstand innerhalb des finanzierten Betrages bewegen.

(Peter Conradi: Noch!)

– Herr Conradi, das Noch akzeptiere ich nicht, weil das Spekulation in die Zukunft ist.

Wir haben ein hohes Maß an Interesse daran und wir werden alles dafür tun, dass wir genau bei diesen 4,1 Milliarden Euro bleiben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich schlage vor, dass wir das ausdiskutiert haben. Wir kommen da nicht mehr weiter. Wir kommen da nicht mehr weiter, es sei denn, es gibt ganz wichtige Hinweise, dass wesentliche Posten vernachlässigt worden sind. – Frau Dahlbender.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Herr Geißler, will noch einmal eines darstellen, weil das einfach eminent wichtig ist. Ich möchte nicht, dass wir weiter herunterspielen, was dabei herauskommt, wenn man zum Beispiel die Risikobewertung nicht macht oder minimal macht oder gar nicht einbezieht oder überwiegend nicht einbezieht, wie das hier der Fall ist.

Herr Wittke hat wunderschöne Darstellungen gemacht, wie richtig das zwischen Planung oder Ausschreibung und der tatsächlichen Realisation ist. Er hat aus Stuttgart einen Autotunnel, einen S-Bahn-Tunnel und einen Straßenbahntunnel gebracht. Hier sind Beispiele aus jüngerer Zeit: Ich nehme die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main. Geplant 1985 ist sie mit 2,7 Milliarden Euro gerechnet worden, und gelandet ist man 2003 bei 6 Milliarden Euro. Ich nehme auch einmal die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München, weil das auch eine Fernbahnstrecke ist. Sie ist von 1,58 Milliarden Euro, also 1,6 Milliarden Euro bei Planungsstand, auf 3,6 Milliarden Euro gestiegen, die sie letztendlich 2009 gekostet hat.

Ich will nur einmal verdeutlichen, was passiert, wenn man die Risiken nicht einberechnet oder wenn man mit Einheitspreisen rechnet, die man nicht nachvollziehen kann. Dann kann das dabei herauskommen. Deshalb reden wir hier nicht über eine Luftnummer. Wir reden auch nicht über Peanuts oder Kleinigkeiten. Deshalb ist uns die Diskussion an dem Punkt so wichtig, weil wir genau das realistischerweise befürchten.

Ich möchte da jetzt einen Knopf machen und dann aber noch eines sagen, weil ich nicht stehenlassen möchte, dass unser Gutachterbüro im allgemeinen zynischen Gelächter mit Argumenten, die nicht stimmen, derartig desavouiert wird. Erstens einmal finde ich das unfair und Zweitens möchte ich in aller Öffentlichkeit und Deutlichkeit darauf hinweisen, dass das Büro Vieregg & Rößler schon oft solche Strecken berechnet hat und mit diesen Berechnungen in sehr vielen Fällen richtig lag. Zum Beispiel hat es schon ein Jahr, bevor die bayerische Landesregierung die Transrapidstrecke beerdigt hat, genau die Kosten, mit denen sie beerdigt wurde, vorausgesagt. Das bitte ich auch einmal zur Kenntnis zu nehmen.

Vielen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Danke schön. – Ich wäre dafür, dass wir jetzt das Kapitel abschließen. Die Abbruchkosten oder Ausstiegskosten können wir später oder morgen behandeln, sodass wir zur Neubaustrecke übergehen. Die müssen wir tatsächlich behandeln, weil die Neubaustrecke von existenzieller Bedeutung für den Bahnhof ist; denn wenn es die nicht gibt, gibt es auch keinen Bahnhof. Das ist auch



klar. Insofern müssen wir uns jetzt einmal mit der Bahnstrecke von Ulm nach Wendlingen beschäftigen.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, das machen wir gern. Ich würde aber gerne zwei Bemerkungen machen bzw. eine Bemerkung machen und eine Frage stellen.

Zum einen lege ich schon Wert darauf – auch wenn Sie sagen, S-Bahn-Tunnel und Gäubahn, wobei der Gäubahntunnel eindeutig ein Eisenbahntunnel sein dürfte, akzeptieren Sie nicht – und will festhalten, das, was Herr Professor Wittke hier dargestellt hat, sind Tunnel in Stuttgart mit der Geologie und der Umgebung dieser Stadt, während all das, was Sie als Beispiele mit Ihren Kostenberechnungen aufzeigen, völlig andere Geologien sind. Deswegen halte ich diesen Vergleich für schwierig.

Ich will nur eine Frage stellen, weil mich das beschäftigt: Akzeptieren Sie die Gesamtaussage in den Schlussbemerkungen der drei Wirtschaftsprüfer? Ja oder nein? Sie waren gerade dabei, dies ständig infrage zu stellen. Ich halte es für wichtig, ob Sie bereit sind, die Gesamtzusammenfassung der Wirtschaftsprüfer zu akzeptieren, oder ob Sie das nicht tun. Ich lege Wert darauf, dass einer davon von Ihnen als Ihr Wirtschaftsprüfer oder als Wirtschaftsprüfer Ihres Vertrauens benannt wurde. Ich halte das schon für wichtig, weil Sie ansonsten das gesamte Verfahren anzweifeln. Ich wäre dankbar, wenn wir dazu eine Klarstellung erhalten würden.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Nein, die akzeptieren wir – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist eine berechtigte Frage. – Frau Dahlbender, Herr Conradi.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Die akzeptieren wir so nicht, weil in dieser Aussage klar wird, dass die Einberechnung der Nachträge fehlt. In dem Moment sind die 4,5 Milliarden Euro – –

(Werner Wölfle: Das kann man doch ganz einfach formulieren! Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis! Was sollen wir sonst machen? Es könnte regnen oder auch nicht!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich muss zu den Nachträgen der redaktionellen Wahrheit zuliebe auch sagen, dass die Märkische Revision die nachträglichen Aufträge sehr wohl erwähnen und sagen wollte, dass da ein Risiko über die 4,5 Milliarden Euro hinaus drinsteckt. Die drei Wirtschaftsprüfer haben sich aber deswegen auf einen gemeinsamen Text geeinigt, weil das Problem der Nachträge in der Schlussformulierung erwähnt worden ist. Schlagen Sie das einmal auf. – Das müssen wir gar nicht aufschlagen, sondern das ist so. Es ist also nicht so, dass die Frage der Nachträge, die Aufträge danach oder wie das heißt, nicht erwähnt worden wäre,

sondern das ist in dem Vermerk mit drin, wird aber nicht mehr ausdrücklich als zusätzliches Kostenrisiko benannt. – Herr Rockenbauch.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Also, die Gutachter – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wozu reden Sie jetzt?

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Zur Frage von Frau Gönner, weil mir das wichtig ist. Wenn wir sagen, wir sind nicht einverstanden, dann kann man – – Die Gutachter haben in der Zeit und mit dem, wie die Experten dazu nehmen konnten, wohl – das zweifeln wir nicht an – seriös und richtig gearbeitet. Wir zweifeln aber an, weil wir das ganze Prozedere, wie das gelaufen ist – das ist immer wieder gekommen –, nicht überprüfen konnten. Da haben wir keine Daten gekriegt. Das war wirtschaftlich gerechnet. Das ist das Problem, das die Bahn AG praktisch vorbereitend gemacht hat.

Zweitens: Das System, wie hier Kosten bewusst heruntergerechnet wurden, um unter die politische Schallgrenze von 4,5 Milliarden Euro zu kommen, ist das, was die Wirtschaftsprüfer im Wesentlichen überprüfen konnten, aber die Grundsatzfrage, ob es richtig ist, dass man als Bahn AG so etwas machen darf oder nicht, haben die gar nicht geprüft. Das war die Kritik von Herrn Böttger. Da ging es nicht um eine Interpretation durch die Wirtschaftsprüfer, sondern da geht es um ein Verfahren, das die Bahn AG anwendet. Es widerspricht sämtlicher Logik und Erfahrung, dass Bahnprojekte plötzlich billiger werden sollen. Das kann nicht sein. Deswegen sind wir damit nicht einverstanden. Die haben bestimmt mit dem, was sie an Datenmaterial hatten, aus ihrem Kenntnisstand heraus das Beste daraus gemacht. Das reicht uns aber natürlich nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Herr Professor Heimerl, wollten Sie noch etwas sagen?

(Ingulf Leuschel: Herr Dr. Geißler, Herr Scherf möchte dazu etwas sagen!)

– Wer?

(Ingulf Leuschel: Herr Professor Heimerl und dann Herr Scherf bitte!)

**Dr. Gerhard Heimerl (Projektbefürworter):** Ich schlage vor, dass Herr Scherf zuerst spricht, weil er vermutlich eine direkte Replik hierauf hat. Ich wollte noch zu Herrn Kretschmann ein paar klärende Sätze sagen.

**Carsten Scherf (Projektbefürworter):** Okay, mein Name ist Carsten Scherf. Für die, die es noch nicht wissen: Ich bin Leiter Investitionscontrolling im DB-Konzern.

Ich möchte nur eines von Herrn Rockenbauch zurückweisen. Er hat gerade eben behauptet, die Wirtschaftsprüfer haben Daten nicht bekommen. Das ist nicht der Fall. Wir haben in einem sehr – ich sage einmal – improvisierten Prozess – wir haben uns nicht monatelang darauf vorbereiten können – Daten zusammengestellt und die so gut wie möglich erläutert. Das ist von den Wirtschaftsprüfern mehrfach bestätigt worden. Wir haben lediglich eine Einschränkung gemacht und gesagt, wir können nicht in der Kürze der Zeit von über 60 Planungsbüros jede einzelne Grundlage für die Einheitspreise besorgen. Das können wir nicht in der Kürze der Zeit. Wir können auch keinen Einblick in laufende Verhandlungen und Vergabeverfahren geben. Das können wir nicht machen. Ich weise aber zurück, dass wir grundsätzlich den Wirtschaftsprüfern nur eingeschränkte Informationen zur Verfügung gestellt haben.

(Zuruf)

– Doch, so kam das rüber. Es tut mir leid.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es ist noch einmal die Methodenfrage angesprochen worden.

(Winfried Kretschmann: Frau Gönner hatte noch eine Frage gestellt!)

– Ja, die Frau-Gönner-Frage. Bitte schön.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Damit hier keine Unklarheit entsteht: Die Wirtschaftsprüfer haben im Rahmen der Vorgaben, in der Zeit, die Sie hatten usw., so weit wir beurteilen können, gut gearbeitet, aber sie sagen selber – ich lese das noch einmal vor –, zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen keine konkreten Hinweise dafür vor, dass der Kostenrahmen überschritten wird. Dann sagen sie weiter:

*Die Realisierung der Einspar- und Optimierungspotenziale und damit auch die Einhaltung des Finanzierungsrahmens sind entscheidend von den anstehenden Vergaben sowie etwaiger Nachträge abhängig.*

Ich möchte betonen, diese Einschränkungen nehmen wir in unsere Beurteilung auf.

(Carsten Scherf: Um das noch einmal klarzustellen – –)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich möchte noch einmal auf den Punkt hinweisen, der vorhin genannt worden ist – Herr Rockenbauch hat das gesagt und das ist der Methodenstreit –, nämlich wie kann die Bahn von 5 Milliarden Euro oder was weiß ich die Sache auf 4,0 Milliarden Euro herunterrechnen. Das ist offenbar ein Methodenstreit. Sie sagen, das darf an sich nicht sein.

Ich muss Sie aber darauf hinweisen, dass Herr Kefer in seiner Darstellung genau auf diese Frage eingegangen ist. Das heißt, er hat im Einzelnen dargelegt, wie das me-

thodisch vor sich ging. Er hat zum Beispiel die jährliche Steigerung des Baupreisdexes dargelegt, die im Schnitt bei 1,3 % liegt, dann die Einsparpotenziale bei der Kostenkalkulation, harmonisierende Materialpreise, Grundstücke, Baustelleneinrichtungen, Kostenschätzung für die Grundstücke, kostenfreie Einbringung – das kostet wieder mehr und ist eine relativ korrekte, ehrliche Darstellung gewesen –, Detailplanung von Tunnelwandstärken – das haben wir jetzt schon zum vierten Mal ausführlich erörtert –, maschineller Vortrieb statt Spritzbetonbauweise im Tunnelbau. Kann man einmal erfahren, was Sie jetzt machen? Bohren Sie mit der Maschine oder wie soll das gehen? Dann gibt es noch die österreichischen Methoden. Das haben wir nebenbei erfahren.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die österreichische Methode ist die Spritzgussmethode. Wir möchten gerne den maschinellen Vortrieb machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Der maschinelle Vortrieb. Eine Reduzierung der Mehrkosten bei eisenbahntechnischer Ausrüstung hat er ausführlich erläutert. So geht das dann weiter. Die Einsparpotenziale zu den einzelnen Punkten hat Herr Kefer im Einzelnen dargelegt. Es ist nicht so, dass man darauf nicht eingegangen wäre. Ich glaube, das ist auch einigermaßen plausibel begründet worden. Vor allem haben die Wirtschaftsprüfer dazu keine Beanstandung geäußert.

(Hannes Rockenbauch: Doch! Sehr optimistisch!)

Bitte?

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Sehr optimistisch.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Wir haben aber die Methode bestätigt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Methode haben Sie bestätigt.

**Klaus-Dieter Witteler (Wirtschaftsprüfer):** Die Methode ist bestätigt worden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt machen wir mit der Geschichte Schluss.

(Dr. Brigitte Dahlbender: Bis auf das Thema Grundstücke!)

– Bitte? Frau Dahlbender, wollen Sie – –

(Peter Conradi: Die Frage der Ministerin sollte wohl noch beantwortet werden!)

Möchte jemand zu diesem Thema noch – –

(Peter Conradi: Die Frage der Ministerin sollte hier wohl noch beantwortet werden können!)

– Ja, natürlich. Das ist klar. Herr Conradi.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Frau Ministerin, wenn Sie den Text genau lesen – da schließe ich mich Herrn Kretschmann an –, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch keine konkreten Hinweise vorliegen, dass die vereinbarte Gesamtfinanzierung nicht ausreichend bemessen ist, das nehmen wir zur Kenntnis. Dann heißt es im nächsten Satz:

*Hierbei ist zu beachten, dass eine Quantifizierung der zukünftigen Risiken auf Basis der vorgelegten Unterlage mit hoher Unsicherheit behaftet ist.*

Frau Ministerin, auch das nehmen wir zur Kenntnis. Ich habe ausführlich darauf hingewiesen, welche künftigen Risiken da noch drinstecken. Also versuchen Sie jetzt nicht, uns auf etwas festzunageln, was genau das unterstützt, was wir hier sagen. Das ist mit gewaltigen Risiken behaftet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, okay. Sie haben selber gesagt, dass die Risiken im Grunde genommen nicht 100-prozentig abgeschätzt werden können.

(Peter Conradi: Gegen die Wahrscheinlichkeit, dass die Bahn billiger baut – –)

– Einverstanden. Darin sind wir uns einig. Das ist das Ergebnis der Wirtschaftsprüfung. Das war der Sinn der Sache. Das ist für die Bahn keine so arg schöne Schlussbemerkung. Das muss man auch sagen. Noch liegen keine usw. zum gegenwärtigen Zeitpunkt, aber es ist nun einmal so formuliert.

(Peter Conradi: Okay! Kenntnisnahme!)

Deshalb kann man das nur zur Kenntnis nehmen. Darin liegt sicher eine gewisse Aufforderung an die Bahn, alles zu tun, dass das „Noch“ wekommt und sonstige pessimistische Perspektiven vermieden werden.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Wir werden uns Mühe geben, Herr Geißler!)

– Sie werden sich bemühen.

Jetzt kommen wir zur Neubaustrecke.

### **Neubaustrecke Wendlingen – Ulm**

Ich darf Herrn Kefer das Wort erteilen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Vielen Dank, Herr Geißler. – Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Präsentation der Kosten und der Finanzierung der Neubaustrecke (Anlage 8) ist etwas kürzer als die Präsentation zu Stuttgart 21.

Hier würde ich auch gerne wieder mit der Präambel beginnen, die denselben Wortlaut hat wie die Präambel von Stuttgart 21. Deswegen gehe ich darauf auch nicht näher ein. Ich gehe davon aus, dass Sie die Diskussion vorhin intensiv verfolgt haben.

Worüber wollen wir reden? Wir reden über die Kostenkalkulation, über die Einsparpotenziale und Optimierungen, die es auch hier gibt, über die Finanzierung sowie über Risiken und Chancen. Am Ende habe ich noch einmal eine Zusammenfassung gemacht.

Kostenkalkulation: Die gleiche Darstellung wie vorhin zu Stuttgart 21. Als Basis für die berühmten 2,025 Milliarden Euro hat es eine Vorschätzung, eine Vorplanung auf der Basis von 1999 gegeben, die auf das Jahr 2004 adaptiert wurde. Auch in diese Vorplanung ist kein Planfeststellungsbeschluss eingeflossen. Das ist eine ganz leichte Ungenauigkeit, weil es einen kleinen Abschnitt gegeben hat, der schon planfestgestellt war. Das soll hier aber vernachlässigt werden. Der Kostenstand ist, wie gesagt, 2004. Auch hier bezieht sich die Kostendetaillierung zum damaligen Zeitpunkt immer auf Gesamtgewerke und nicht innerhalb der Gewerke. Das Ergebnis der damaligen Kostenschätzung waren eben die 2,025 Milliarden Euro als Realwerte für Bau und Planungskosten auf der Basis 2004. Hier ist keine Nominalisierung, also keine Inflationsrate eingerechnet worden, Herr Geißler, weil wir hier nicht über ein sogenanntes privatwirtschaftliches Projekt reden, sondern weil wir hier über ein Bedarfsplanprojekt des Bundes reden. Dort ist die Mechanik eine andere. Es erfolgen dort nämlich gemeinsam mit dem Bund jährlich Kostenfortschreibungen, die dann in einer Anpassungsvereinbarung jährlich durch den Bund auch tatsächlich festgehalten werden. Es gibt damit eine Zwischensumme von 2,025 Milliarden Euro und damit auch keinen Risikopuffer. Das ist in der Mechanik dieses Projektes und in der Abwicklung des Projektes begründet.

Dann haben wir zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich im Jahr 2010, die Kostenkalkulation analog wie bei Stuttgart 21 überarbeitet, und zwar unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus der Entwurfsplanung und dem Planfeststellungsverfahren. Diese Aktualisierung erfolgte also auf einer Planungsbasis 2010. Dort gab es zu dem Zeitpunkt zwei Planfeststellungsverfahren, die mit Beschlüssen abgeschlossen waren. Bei sämtlichen anderen waren aber die Anhörungen erfolgt, sodass wir bei diesen Planfeststellungsverfahren über die Anhörungen wussten, was dort an Einwendungen gekommen ist. Der Kostenstand, in dem Fall das Jahr 2009, und die Kostendetaillierung genauso wie bei Stuttgart 21, nämlich Detailkalkulationen mit genauen Massen- und Einheitspreisen innerhalb der Gewerke. Also ein sehr ähnlicher Stand

wie bei Stuttgart 21. Ergebnis – auch das wissen Sie bereits – der Kostenschätzung waren die 2,890 Milliarden Euro. Auch hier handelt es sich wieder um einen Realwert für die Bau- und Planungskosten auf der Basis 2009. Nominalisierung, also Inflationierung 0 wegen des Mechanismus der jährlichen Anpassungsvereinbarung durch den Bund mit einer Zwischensumme und einer Endsumme von 2,890 Milliarden Euro.

Auch hier wieder den Blick darauf, wie geplant wurde. In dem einen Fall, bei Stuttgart 21, waren insgesamt 66 Planungsbüros beteiligt. An dem Projekt der Neubaustrecke waren es insgesamt 39 Ingenieurbüros, die einzelne Gewerke bzw. Abschnitte beplant haben. Die Kostenberechnung geschah auf der Basis der jeweils eigenen Materialpreiseinschätzungen durch die Planer. Wir haben genauso wie bei Stuttgart 21 die Planungsergebnisse überprüft und koordiniert und dabei wiederum eine Harmonisierung ausgewählter Materialpreise unter Berücksichtigung erzielter Vergabewerte 2009 durchgeführt. Sie sehen hier eine Harmonisierung ausgewählter Materialpreise. Dabei haben wir unter anderem angesetzt, dass Einkaufsvorteile des Konzerns, zum Beispiel über die Bündelung großer Mengen, genutzt werden. Ebenfalls haben wir die Nutzung existierender Rahmenverträge unterstellt. Dort haben wir insgesamt ein Einsparpotenzial von 82,9 Millionen Euro festgestellt. Sie erkennen, dass die Summe erheblich kleiner ist als bei Stuttgart 21. Das liegt einfach daran, dass wir hier in einem noch etwas früheren Prozess sind und ich einmal ableite, dass es da noch Möglichkeiten gibt, in der Zukunft weitere Einsparpotenziale zu generieren.

Technische Optimierungen gibt es bei diesem Projekt ebenfalls. Ich habe sie hier kurz aufgelistet. So haben wir in Anrechnung gebracht, dass im Albvordlandtunnel eine geplante Überleitverbindung, die zunächst im Tunnel geplant war, auf die freie Strecke verlegt wird, sodass man keinen Durchbruch zwischen den beiden Röhren machen muss, sondern durch den relativ einfachen Einsatz von Weichen eine solche Überleitverbindung gestalten kann. Dann haben wir die Nichtrealisierung des 5. Bahnsteigs, des Außenbahnsteigs, in Ulm in Anrechnung gebracht, da er betriebstechnisch nicht notwendig ist. Wir haben auf ein Baugleis im Planfeststellungsabschnitt 2.2 verzichtet, weil dort der Abtransport des Ausbruches anders passiert. Wir haben den Tunnelrohbau optimiert, und zwar wieder durch die gleiche Methode, nämlich dass wir dort verstärkt den Maschinenvortrieb anstelle der Spritzbetonbauweise einsetzen wollen. Das gilt für Albvordland- und Albabstiegstunnel. Als Letztes haben wir Transportkosten für den Bodenaushub dadurch reduziert, dass die ursprüngliche Planung beinhaltete, dass der Bodenaushub in Richtung Sachsen verbracht wird, während jetzt Unternehmen aus Baden-Württemberg zum Zug kommen sollen, sodass der Bodenaushub praktisch hier verlagert wird. Damit gibt es wieder Optimierungspotenziale von 89 Millionen Euro. Diese technischen Optimierungen sind mittlerweile zwischen den Vertragspartnern auch so abgestimmt.

Zur Finanzierung: Wir haben hier die Finanzierungsbeiträge in einer ähnlichen Form wie bei Stuttgart 21 aufgetragen. Der Bund bzw. die Europäische Union tragen

924,7 Millionen Euro aus der alten Finanzierungsvereinbarung. Die 865 Millionen Euro, die Sie hier sehen, sind die Mehrkosten, die wir vorhin besprochen haben. Das Land leistet eine zusätzliche Finanzierung von 950 Millionen Euro, und die Bahn ist mit 150 Millionen Euro an Eigenmitteln beteiligt, sodass wir insgesamt damit das Finanzierungsvolumen von 2,890 Milliarden Euro erreichen. Ca. 60 % der Gesamtkosten kommen daher vom Bund. Hier steht das, was wir in der jüngeren Vergangenheit verlautbart haben: Die Finanzierung der Zusatzkosten ist gesichert. Derzeit werden die Modalitäten zwischen Bund und Bahn noch abgestimmt.

Bei der Finanzierung ist ein zweiter Punkt bemerkenswert, nämlich dass wir hier bei der Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zwei Stufen haben. Es gibt eine erste Finanzierungsstufe, die den Zeitraum vom 2. April 2009 – da ist nämlich die Finanzierungsvereinbarung geschlossen worden – bis zum 1. Januar 2016 umfasst. Es gibt eine zweite Finanzierungsstufe, die vom 1. Januar 2016 bis zum Dezember 2019 geht, an dem die geplante Inbetriebnahme mit dem Fahrplanwechsel stattfindet. In der ersten Finanzierungsstufe erfolgt die Projektfinanzierung mit den 150 Millionen Euro durch die Bahn und den 950 Millionen Euro durch das Land Baden-Württemberg. In der zweiten Finanzierungsstufe kommt der Bund mit 925 Millionen Euro hinzu. Davon sind ca. 100 Millionen Euro sogenannte TEN-Mittel. Das sind die Mittel der Europäischen Union. Diese Mittel der Europäischen Union fließen allerdings schon früher, nämlich bis zum Jahr 2013. Die Modalitäten der Finanzierung der Mehrkosten in Höhe von 865 Millionen Euro werden derzeit zwischen den Beteiligten abgestimmt. Durch die zweistufige Finanzierung sehen Sie schon, dass es schlichtweg noch etwas Klärungsbedarf gibt, wann welche Mittel von wem finanziert bzw. vorfinanziert werden.

Auch hier wieder eine kurze Abwägung von Chancen und Risiken. Auch hier die Aussage, dass die Abwägung der Chancen und Risiken den aktualisierten Kostenrahmen von 2,890 Milliarden Euro auf Preisstand 2009 bestätigen. Sie sehen auf der linken Seite in einer analogen Darstellung wie bei Stuttgart 21 die Chancen, die wir sehen. Bei den Risiken haben wir die Risiken aus der Realisierung der Einsparpotenziale herausgenommen, weil diese Einsparpotenziale, wie ich vorhin ausgeführt habe, relativ überschaubar sind. Wir haben aber eventuelle Termin- und Kostenrisiken aus den Planfeststellungen aufgenommen, die für einige Abschnitte noch finalisiert werden müssen. Auch hier sagen wir, das betrachten wir als ausgewogen. Hier aber noch einmal der Hinweis: Die Nominalisierung – sofern die Frage kommt – erfolgt über die Anpassungsvereinbarung mit dem Bund.

Dann haben wir genauso wie bei Stuttgart 21 eine grobe Abschätzung gemacht, was es bedeuten würde, wenn hier eine Verspätung von zwei Jahren auftaucht. Sie sehen, aufgrund des geringeren Projektwertes reduzieren sich etwas die erwarteten hypothetischen Kosten, nämlich auf ganz grob 30 Millionen Euro für die laufzeitabhängigen Projektkosten, und der gleiche Betrag noch einmal als Preissteigerung für die Restsumme, sodass wir eine Gesamtsumme von 60 Millionen Euro haben. Die verspäteten Einkünfte aus Mehrverkehren, die erst zwei Jahre später kämen, würden



hier zwar die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes verringern, aber nicht infrage stellen. Grundsätzliche Aussage ist, es verbleibt noch genügend positiver Kapitalwert, um das Projekt positiv zu halten.

Damit bin ich schon bei der Zusammenfassung und würde einmal mit der Feststellung schließen, dass die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Unterschied zu Stuttgart 21 ein Bedarfsplanprojekt des Bundes ist, welches in Teilen von Land und Bahn mitfinanziert wird. Die aktuelle Kostenkalkulation berücksichtigt wieder wie bei Stuttgart 21 alle bisherigen Erkenntnisse aus den Planfeststellungsverfahren und baut auf der aktuellen Entwurfsplanung auf. Der in der Finanzierungsvereinbarung hinterlegte Kostenrahmen von 2,025 Milliarden Euro ist auf 2,890 Milliarden Euro anzupassen. Die Abwägung von Chancen und Risiken bestätigt den aktualisierten Kostenrahmen. Wir wollen nicht verschweigen, dass vier von sechs Planfeststellungsverfahren noch abzuschließen sind.

Damit bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt Herr Bundestagsabgeordneter Hermann. Bitte schön.

(Die Präsentation wird vorbereitet.)

In der Zwischenzeit darf ich noch etwas sagen. Wir hatten das Bundesverkehrsministerium eingeladen. Aus formalen Gründen ist heute niemand gekommen, weil sie in derselben Sache in der nächsten Woche vor dem Haushaltsausschuss aussagen müssen. Infolgedessen wollen sie das nicht bei uns vorwegnehmen. Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium hat mir aber einen mehrseitigen Brief geschrieben, der sich in Ihrem Besitz befindet und den ich in die Schlichtungsgespräche einbringen möchte. Haben Sie den Brief vom Verkehrsminister?

(Zurufe: Ja!)

– Den haben Sie? Okay, gut, dann können wir bei Bedarf darauf zurückkommen.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Lieber Heiner Geißler, Herr Vorsitzender, herzlichen Dank, dass ich die Möglichkeit habe, hier zu sprechen. Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, ich freue mich, dass ich aus der Perspektive des Bundes dieses Projekt beleuchten kann. Ich glaube, das ist auch zwingend notwendig; denn – ohne die Veranstaltung kritisieren zu wollen – man konzentriert sich sehr auf die Stuttgarter Perspektive. Wir verlassen jetzt gewissermaßen die Baugrube Stuttgart 21, steigen hinauf auf den Fernsehturm und blicken auf die Neubaustrecke, aber darüber hinaus blicken wir auch auf die Bundesrepublik Deutschland; denn mein Auftrag ist es eigentlich zu sagen, wie die Finanzierung der Bundesverkehrswegeplanung und von

diesem und anderen Projekten funktioniert, wie dieses Projekt eingebettet ist und wie es in der Zukunft finanziert wird. Wir werden auch darüber zu sprechen haben, welche Projekte für den Bund verkehrlich und wirtschaftlich nützlich sind und ob die Neubaustrecke wirklich wirtschaftlich sinnvoll ist. Diese Fragen will ich bearbeiten. Dabei benütze ich hauptsächlich und fast ausschließlich Daten und Zahlen des Bundesverkehrsministeriums oder der Bahn. Ich habe vollkommen darauf verzichtet, mit eigenen Zahlen, mit Eigenrechnungen von anderen Gutachtern und sonstigen zu arbeiten, weil ich nicht über Zahlen streiten will. Ich finde, hier wurde zu viel über kleinere Zahlen gestritten. Eigentlich muss man auch einmal ein paar größere Gedanken wagen und machen. In diesem Zusammenhang bitte ich Sie, sich auf diese etwas weitere Perspektive einzulassen.

(Peter Conradi: Im Bundestag gehen die Millionen immer durch, aber über Hunderttausende wird gestritten!)

– Das wollte ich damit nicht sagen. Im Gegenteil, ich möchte ausdrücklich ein Kompliment machen. Wenn wir im Bundestag so sorgfältig mit diesem Projekt umgegangen wären wie Sie heute hier und auch in den Tagen zuvor, dann wäre wahrscheinlich die Entscheidung zumindest anders oder später ausgefallen. Wie auch immer, wir haben so tief nicht geprüft. Das sage ich gleich dazu. Das wird in meinem Beitrag auch klar.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das wollte er von Anfang an schon so sagen.

(Peter Conradi: Das tut uns gut!)

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Ich beginne mit einem schönen Plan, den ich gar nicht im Detail besprechen möchte (Anlage 9). Sie sehen die Ausbauplanung des Bundes. Der Bund macht einen Ausbauplan. Das ist der sogenannte Bundesverkehrswegeplan. Der Bundesverkehrswegeplan hat einen Schienenteil. Hier sind alle Strecken je nach unterschiedlicher Wichtigkeit aufgeführt. Nur so viel: Wenn Sie schauen, finden Sie unsere Strecke Stuttgart – Ulm als violette Strecke. Die läuft sozusagen unter dem Stichwort, wie der Lateiner sagt, „Nice to have“ – nicht dringend wichtig. Wichtigere sind an anderer Stelle angebracht.

Klar ist eines: Wir haben im Schienenbereich ein Projektvolumen von etwa 75 Milliarden Euro. Das bezieht sich auf Jahre 2000 bis 2015. Zurzeit sind ungefähr 37 Milliarden Euro verbaut. Man könnte auch grob sagen Halbzeit. Wir sind aber schon im Jahr 2010, weshalb alle Planer und übrigens auch das Ministerium und die Bahn selber nicht mehr von der Perspektive 2015 ausgehen, sondern immer schon das Jahr 2020 ins Visier nehmen. Alle aktuellen Zahlen und Angaben des Ministeriums beziehen sich inzwischen auf diesen nächsten Zeitraum.

Was kann man da festhalten? Wir wissen aus guter oder auch leidvoller Erfahrung, Herr Kefer wird das bestätigen – Ich erinnere mich noch sehr gut daran, als bei der

Bahn neu angefangen und den Verkehrsausschuss unterrichtet hatte. Er hat eine Grafik gezeigt, wonach die Bahn im Durchschnitt der Jahre immer 1,1 bis 1,2 Milliarden Euro an Mitteln für Neubaumaßnahmen vom Bund bekommt. Das war damals sozusagen Ihr Klagen, weil Sie gesagt haben, das reicht nicht. Sie haben auch deutlich aufgezeigt, wie sehr viel mehr Sie bräuchten. Heute ist die Situation, dass man nach der Schuldenbremse im Grundgesetz und nach der mittleren Finanzplanung des Bundes sagen muss, dass die 11 Milliarden Euro eher optimistisch sind. Höher wird das garantiert nicht.

Wir haben also 11 Milliarden Euro zu erwarten. Sie sehen den roten Block. Das sind 30 Milliarden Euro, die immer noch im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans Schiene enthalten sind. Das ist dramatisch. Das hat auch dazu geführt, dass der Verkehrsminister vor zwei Tagen im Deutschen Bundestag sehr deutlich darauf hingewiesen hat, dass wir ein drastisches Missverhältnis zwischen den Projekten in Deutschland im vordringlichen Bedarf und dem haben, was wir tatsächlich in den letzten Jahren finanziert haben, was wir in den nächsten Jahren finanzieren können und was alles noch auf einer Liste steht. Ich sehe, Herr Kefer stimmt mir zu. Dies sicherlich aus vollem Herzen.

Sie haben auch immer wieder den Deutschen Bundestag darauf hingewiesen, dass es dieses Defizit von rund 30 Milliarden Euro gibt. Das hat sich leicht durch die Tatsache vermindert, dass der Bundesverkehrsminister seinen Projekteplan etwas entrümpelt hat und neun Projekte hinausgeworfen hat, die in etwa das Volumen von 2 Milliarden Euro ausmachen. Deshalb haben wir hier auch 28 Milliarden Euro aufgeführt.

Wenn man sich die 11 Milliarden Euro anschaut, die wir in etwa in den nächsten zehn Jahren zur Verfügung haben werden, ist das scheinbar ein richtig fetter Betrag, aber bei genauer Betrachtung leider auch nicht; denn von den 11 Milliarden Euro stecken bereits 8,5 Milliarden Euro in laufenden Projekten. Darin steckt übrigens auch die Neubaustrecke. Allerdings zum alten, niedrigeren Preis. Darin steckt eine Reihe von großen Projekten zum alten und niedrigeren Preis.

In der Summe haben wir also 8,5 Milliarden Euro definitiv schon festgelegt. In die 2,5 Milliarden Euro müssen wir noch einige Preissteigerungen hineinrechnen. Dann stellt man sehr schnell fest, dass wir in der schwierigen Situation sind, dass wir die 11 Milliarden Euro faktisch schon verbraucht haben.

Ich gebe Ihnen hier einmal ein Zahlenbeispiel. Ich habe nicht die Projekte aus der ganzen Bundesrepublik aufgeführt. Da gibt es jede Menge Großprojekte, die mindestens so lange diskutiert werden als die Projekte hier. Da gibt es auch teure Projekte. Die habe ich alle weg gelassen; ich habe nur Projekte aufgeführt, die in unserer Region angesiedelt sind. Ich möchte Sie gleich auf einen kleinen Fehler hinweisen. Die Kundigen unter uns werden zum Beispiel bemerkt haben, dass die Südbahn nicht

210 Millionen Euro kostet. Da ist uns ein Fehler unterlaufen. Da haben wir mit D-Mark gerechnet.

(Heiterkeit)

Spaß bei Seite. Wir hatten zuerst die Strecke München – Lindau drin und darunter die Strecke Ulm – Lindau. Es ist der Preis der Strecke München – Lindau drin geblieben. Die Südbahn kostet 103 Millionen Euro. Ich habe das nur gesagt, weil Sie mit dem Euro und der D-Mark Schwierigkeiten hatten. Wir hatten damit keine Probleme.

Sie sehen, alleine in Baden-Württemberg – das muss man sich einmal klar machen – haben wir einen nicht finanzierten Beitrag von knapp 5 Milliarden Euro. Knapp 5 Milliarden Euro sind nicht finanziert.

Das ist ein Produkt aus der umfangreichen Chart-Produktionseinheit der Deutschen Bahn. Das sind wirklich großartige Chart-Produzenten. Das ist übrigens etwas, was Herr Kefer, ich glaube, bei der ersten Runde als beeindruckendes Beispiel vorgelegt hat, wie lange man bei der Bahn plant und wie lange es dauert, bis man fertig ist. Schauen Sie sich nur einmal den mittleren Bereich an, die Ausbau- bzw. Neubaustrecke Karlsruhe – Basel. Da sind wir 2004. Wir haben grob gesagt ein Drittel des Bauprojektes abgewickelt oder etwa ein Drittel der Kosten verbaut. Weitere Zweidrittel folgen nur. Wir haben aber 1977 begonnen.

Bei der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und Stuttgart 21 ist die Planung nicht ganz so alt, aber auch schon alt. Da sind wir aber noch weit zurück, weil wir noch nicht wirklich richtig angefangen haben. Ich habe das aufgerufen, weil das Beispiel nicht nur zeigt, dass es lange dauert, sondern dass es noch viel, viel länger dauert; denn wenn man berücksichtigt, dass man im Rheintal, wo man kaum Tunnel zu bewältigen hat, nach über 25 Jahren gerade einmal ein Drittel gebaut hat und Zweidrittel noch folgen, man also weit in das dritte und vierte Jahrzehnt hineinkommt – es gibt auch Charts von Ihnen, mit denen Sie uns deutlich gemacht haben, wenn Stuttgart 21 und die Neubaustrecke kommen, verschiebt sich dieses Projekt nach hinten und wird eher 2030 als 2020 fertig –, hat das nicht nur Konsequenzen auf das Projekt Rheintalausbau, sondern auch auf die Neubaustrecke insgesamt.

Halten wir einmal fest: Die Schienenausbaupläne des Bundes enthalten deutlich mehr Projekte als wir wirklich finanzieren können. Die Realisierung aller vordringlichen Bedarfsprojekte macht von heute an betrachtet einen Zeitraum von 30 bis 40 Jahren aus. Das bedeutet dringend, dass wir Prioritäten setzen müssen. Wenn wir das nicht tun, passiert das, was in den vergangenen Jahren immer wieder passiert ist: Man baut an vielen Projekten immer langsamer und langsamer, wird nicht fertig und hat im Übrigen keinerlei Nutzen.

Kommen wir nun zu der Frage, welche Projekte verkehrlich und volkswirtschaftlich wichtig sind. Da müssen wir eine Betrachtung des Netzes vornehmen. Auch hier eine schöne Grafik aus dem Hause Kefer. Sie haben die Grafik gezeigt. Da gibt es eine Grafik mit etwas dünneren blauen Linien und eine mit dickeren. Die mit den dünneren Linien ist sozusagen schon überholt und bezieht sich auf 2003. Jetzt haben wir die Prognose 2015. Schauen Sie sich das an. Das ist die Belastung des Netzes, und zwar durch Güterverkehr und Personenfernverkehr. Da sehen Sie ganz eindeutig, wo die Hauptverkehre sind. Je dicker der Balken, umso mehr Verkehr, und je dünner das Ganze, umso nebensächlicher, desto unbedeutender ist der Verkehr. Sie haben Hinweise, dass es sehr starke Wachstumsraten gibt. Die Hauptbewegungen von oben links, also von den Seehäfen in den Niederlanden, runter über das Rheintal Richtung Italien. Sie haben auf der rechten Seite oben Hamburg, Bremen, Bremerhaven über Hannover herunter – eben nicht über Frankfurt – Richtung Würzburg/München und Südosteuropa. Das sind die Hauptachsen, die ständig wachsen und nach Aussagen aller Experten extrem wachsen.

Für Baden-Württemberg bedeutet das: Das rot eingekreiste ist unser Projekt, zu dem man eigentlich sagen muss, ohne Worte. Wenn man über wirklich wichtige, bedeutende und verkehrlich notwendige Projekte spricht, befinden wir uns in dem Kreis mit den dünnen Strichelchen. Woher kommt das? Woher kommt dieser hohe Bedarf, und ist diese Prognose überhaupt realistisch?

Ich habe Ihnen hier einmal ein Beispiel gegeben, wie man sich erklärt, dass sich die Verkehre so stark entwickeln. Das hat sehr viel damit zu tun, dass wir seit Jahren einen Boom im sogenannten Hafenhinterlandverkehr haben, wobei das Hinterland – das ist eine typisch norddeutsche Bezeichnung – bis Baden-Württemberg geht. Gemeint ist eigentlich die Güterverkehrsbeziehung bis zu den Seehäfen hin und zurück. Davon ist natürlich auch Baden-Württemberg wesentlich berührt, weil das für uns als Exportland relevante Achsen und relevante Häfen sind. Die Prognosen sind alle unglaublich. 50 % sind gar nichts. Es sind 100 % und mehr bis zum Jahr 2025 in allen relevanten Häfen – Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen. Die kleineren Häfen können wir jetzt einmal bei Seite lassen. Das sind die Treiber des Verkehrs und der Nutzung der Schiene, weshalb es schon seit einiger Zeit zu erheblichen Engpässen kommt. Ich nehme an, Herr Kefer kann davon auch ein Lied singen. Das sind die wirklich belasteten Achsen.

Das nächste Bild zeigt, wie sich die verschiedenen Verkehrssektoren in den letzten Jahren entwickelt haben. Hier gibt es eine Sache, die uns eigentlich stutzig machen muss; denn wenn Sie die untere Linie nehmen, ist das der Schienenpersonenfernverkehr. Wir haben in den letzten 30 Jahren vor allen Dingen in den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr investiert. Das waren insgesamt zweistellige Milliardenbeträge. Herr Kefer könnte das vielleicht genauer sagen, aber es ist ganz schwierig, das herauszurechnen. Ich glaube, mit rund 30 Milliarden Euro liegt man da aber nicht schief. 30 Milliarden Euro investiert, aber der Anteil des Personenfernverkehrs ist

nicht besser geworden. Wenn man absolute Zahlen nimmt, ist er sogar leicht zurückgegangen.

Zugelegt hat der Personennahverkehr. Da haben wir ordentlich investiert; da haben wir auch gute Wachstumsraten. Das ist eine Erfolgsgeschichte. Zugelegt hat vor allen Dingen der Güterverkehr. Da ist die Nachfrage. Das ist der neuen internationalen Arbeitsteilung geschuldet, die das treibt und die das in absehbarer Zeit auch weiter treiben wird. Man sieht also, wir investieren in einen Bereich, der sich nicht entwickelt hat, bei dem man kaum Erfolg hat mit dem, was man bisher getan hat. In den Bereichen, in denen es wirklich eine Herausforderung gibt, in denen es wirklich etwas für die Bahn zu holen gibt, tun wir deutlich zu wenig.

Das nächste Bild zeigt auch eine Bahnkarte, die ein bisschen kompliziert ist. Sie gehen in den unteren Kreis hinein. Ich will nur noch einmal deutlich machen, dass es in Baden-Württemberg drei Projekte gibt, nämlich das sind die Rheintalbahn, die Gäubahn und die Südbahn. Von links nach rechts sind sie unten im Kreis dargestellt. Diese Projekte sind durch internationale Verträge abgesichert und eigentlich sind wir verpflichtet, die zu bauen. Nicht dabei ist die Neubaustrecke.

Ich komme zu meinem zweiten Fazit: Wir können beobachten, der Hauptzuwachs und die Hauptbelastung liegt im Bereich des Schienengüterverkehrs. Die Hauptachsen verlaufen in Nord-Süd-Richtung und binden die Häfen an, vor allem die Nordseehäfen. Es gibt 16 internationale Projekte, bei denen die Strecke Ulm – Wendlingen nicht dabei ist. Auch hier gilt, ohne gezielten Ausbau werden wir die Güter im Stau stehen haben, und zwar sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Das wäre auch für das Exportland Baden-Württemberg fatal; denn wir hätten echte Probleme bei unserer Wirtschaft, die wirklich international verflochten ist und die mit dieser Relation, die für die Wirtschaft so wichtig ist, nicht mehr funktioniert.

Ich komme zu meiner dritten Frage: Ist die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wirtschaftlich sinnvoll? – Diese Frage haben wir oft im Deutschen Bundestag der Bundesregierung gestellt. Dabei haben wir eine erstaunliche Antwort bekommen. Es ist mehrfach an verschiedene Regierungen die Frage gestellt worden, wie es mit der Wirtschaftlichkeitsberechnung aussieht. Das, worüber wir heute in Ansätzen bei Stuttgart 21 gesprochen haben, wollen wir schon lange für Stuttgart 21 und für die Neubaustrecke wissen.

Wir haben nie wirklich genügend Zahlen bekommen. Es kam immer die Antwort, die für einen Parlamentarier extrem frustrierend und nicht akzeptabel ist: Stuttgart 21 ist ein Projekt der Deutschen Bahn AG, also kein Projekt des Bundes. Also kein Einblick in die Zahlen; das ist Sache der DB AG.

Die Neubaustrecke ist allerdings ganz eindeutig ein Projekt des Bundes; denn der Bund finanziert in der Regel die Neubaustrecken komplett mit einem kleinen Anteil der Bahn, der sich in der Regel bei plus/minus 5 % abspielt. In einem Ausnahmefall,

nämlich hier in Baden-Württemberg, zahlt das Land dazu. Es ist in der bisherigen Geschichte des Bundes einmalig, dass ein Land offenbar die Möglichkeit hat, für den Bund Anteile seiner Aufgaben zu erledigen.

Ich habe das ausgeführt, weil Sie daraus ableiten müssen, dass wir im Deutschen Bundestag nicht genügend Zahlen haben. Ich habe zur Wirtschaftlichkeit des Projektes Stuttgart 21 heute hier mehr erfahren als bisher im Deutschen Bundestag. Zur Neubaustrecke haben wir heute nichts gehört, weil sich die Bahn auch da hinter dem Argument versteckt, das sei ein Betriebsgeheimnis. Da müssen wir aufpassen. Wir stecken im Wettbewerb. Wir sind bei der Ausschreibung. – Dies gilt bis zum heutigen Tag. Herr Kefer, ich habe bei Herrn Grube und Herrn Mehdorn immer wieder angefragt. Ich habe auch bei den Verkehrsministern angefragt. Wir haben mehrere Anfragen und Briefe eingereicht, aber wir haben die Daten nie bekommen. Ich muss sagen, das ist skandalös und eines Parlaments nicht würdig. Ich muss sagen, es gibt für ein Unternehmen schützenswürdige Daten, aber es kann nicht sagen, dass ein Unternehmen, das zu 100 % im Eigentum des Bundes steht, das ohne die Finanzierung des Bundes nichts, aber auch gar nichts ist und beim Neubau von Strecken gar nichts machen kann, weil das alles der Bund macht, uns diese Zahlen nicht gibt.

(Vereinzelt Beifall bei den Projektgegnern)

Da kann das Parlament seiner Aufgabe, nämlich Haushaltskontrolle zu machen, nicht gerecht werden. Das Parlament kann auch überhaupt nicht seiner Planungskompetenz – was wollen wir bauen und was ist uns wichtig – nachkommen. Ich sage, das ist inakzeptabel und das muss sich ändern. Vielleicht kommt im Rahmen dieses Verfahrens mehr Klarheit heraus.

Eines ist mir heute aber auch klar geworden: Die Planungstiefe ist bei den beiden Projekten höchst unterschiedlich. Wenn wir über das Projekt Neubaustrecke so genau Bescheid wüssten wie über das Projekt Stuttgart 21, wüssten wir deutlich mehr. Wir haben also noch zugesagt eine ziemliche Blackbox im Hinblick auf die Neubaustrecke.

Was ist die Folge von diesem nicht informiert werden? Gehen Sie einmal in die zweite Spalte. Auch hier bin ich heute schlauer geworden. Der Deutsche Bundestag hat Ende 2008, ziemlich exakt vor zwei Jahren, bei den Haushaltsberatungen dieses Projekt endgültig mit einem grünen Licht versehen, und zwar mit einer Kosteneinschätzung, zu der damals gesagt wurde, ordentlich gerechnet, besser geht das nicht. Das sind die aktuellen Zahlen: Für Stuttgart 21 2,8 Milliarden Euro und für die Neubaustrecke 2,0 Milliarden Euro.

Heute haben wir erfahren, dass bereits davor bei Drees & Sommer mit deutlich anderen Kosten gerechnet wurde. Ich gehe also überhaupt nicht mehr auf die BAST-Daten ein, weil sie mich gar nicht mehr interessieren. Im Chart sind sie noch enthalten, aber das wusste ich noch nicht, als wir das gemacht haben. Offenkundig haben

aber Drees & Sommer und die Deutsche Bahn bereits im Herbst vor zwei Jahren zumindest deutliche Anzeichen dafür gehabt – es ist jedenfalls ziemlich unwahrscheinlich, dass ihnen das erst im April eingefallen ist –, dass es dann doch deutlich teurer wird. Ein Jahr später sind wir dann sogar bei den 4 Milliarden Euro. Bei der Neubaustrecke kam das auch sehr bald.

Ich meine, das ist ein sehr starker Hinweis und für mich auch ein Anzeichen zu dem Thema, was wussten Parlamente. Man muss sagen, der Deutsche Bundestag hat für diese Projekte in dem Bewusstsein grünes Licht gegeben, dass das ein ziemlich billiges, preiswertes Projekt ist. Zum Teil ist es die Hälfte dessen, was am Ende tatsächlich herauskommt. Es ist nicht nur ein bisschen weniger, sondern es so deutlich weniger, dass man sagen muss, eigentlich ist die Geschäftsgrundlage für diesen Beschluss entfallen, weil wir heute ganz andere Kostenrechnungen zur Kenntnis nehmen müssen.

Hier habe ich die BAST noch einmal hineingerechnet. Wie gesagt, heute ist aber klar geworden, dass die Bahn selber und Drees & Sommer als Projektsteuerer schon längst mehr gewusst haben.

Ich darf noch etwas am Rande sagen. Als Ausschussvorsitzender beunruhigt mich ziemlich, dass wir nicht nur zu diesem Projekt, sondern zu vielen anderen Projekten anonymisiert Informationen aus der Bahn, dem Ministerium und beratenden Firmen, die mit Ihnen im Geschäft sind, erhalten oder Menschen sagen, ich kann ihnen das sagen, aber sie dürfen nicht meinen Namen verwenden. Die geben uns andere Daten als die, die wir von der Bundesregierung oder von Ihnen bekommen. Ich muss sagen, das ist bitter; denn es ist schwer, damit zu argumentieren. Es gibt sehr starke Hinweise darauf, dass die Bahn und die Bundesregierung den Deutschen Bundestag nicht aktuell über die wahren Kosten und die wahren Risiken informiert hat.

Ich will ein Beispiel geben. Wir haben vorhin viel über Tunnelkosten gesprochen. Wir haben ein Chart mit ganz vielen Vergleichsbeispielen. Das will ich nicht anführen, sondern nur ein Beispiel nennen. Wir haben die Bundesregierung gefragt, mit welchen Kosten sie bei der Neubaustrecke rechnet. Dann haben wir auch noch gefragt, was zum Beispiel andere Tunnel kosten. Da haben wir verschiedene Tunnel abgefragt. Es wird deutlich, dass man grundsätzlich sehr optimistisch rechnet. Mit anderen Worten, man rechnet immer an der unteren Grenze, wenn man die politische Entscheidung herbeiführen will, aber danach kommen die Nachzügler, die Nachtragskosten, die man nicht mehr abweisen kann.

Deswegen glaube ich, lieber Heiner Geißler, weil du mehrfach gesagt hast, belegt eure Skepsis, beweist das, man kann so etwas nicht beweisen, sondern man kann nur aus der Erfahrung plausibel annehmen, dass das wahrscheinlich nicht stimmt, weil es eben x-fach immer anders gekommen ist. Was kann ich als Politiker mit zum Teil wirklich rudimentären Informationen machen? Wenn ich nicht in Details hineinblicken kann, muss ich Vergleichsparameter suchen.



Ich sollte vielleicht erklären, warum ich Heiner Geißler duze. Entschuldigung, dass ich das getan habe, aber er war mein Vorgänger beim Kuratorium Sport und Natur als Vorsitzender. Ich bin sein Nachfolger. Unter Sportlern hat man ein herzliches Verhältnis und duzt sich.

Ich darf noch einmal zu meinem Chart zurückkommen. Das eigentliche Risiko bei der Neubaustrecke und bei der bisherigen Angabe der Kosten besteht darin, dass vier von sechs relevanten Planfeststellungsverfahren noch nicht durch sind. Die eigentlichen Kosten kann man erst dann erkennen, wenn der Prozess gelaufen ist. Das haben Sie heute mehrfach bestätigt. Das heißt, da wird es mit den Kosten erst ernst. Bisher konnte man grob schätzen und manches auch unterschätzen.

Ich komme nun zu einem Punkt, der immer wieder in der Debatte eine Rolle spielt: Was ist wichtig, was ist weniger wichtig und wie kommt man eigentlich zu einer Auswahl, wenn es so viele Projekte gibt und alle irgendwie vordringlich sind, aber manche doch vordringlicher sind? – Da gibt es das berühmte Verfahren des Nutzen-Kosten-Verhältnisses. Da haben wir vor zwei Wochen vom Bundesverkehrsminister eine neue Rechnung bekommen. Er hat gesagt, der Faktor ist 1,2. Wir haben den Faktor neu berechnet. Wir könnten aber auch 1,5 oder 1,0 sagen. – Das war für mich sehr interessant, weil so ehrlich hat noch nie ein Minister gesagt, dass man mit diesen Faktoren spielen kann. Es ist sehr entscheidend, ob und wie viele Güterzüge ich hineinrechne oder nicht. Davon hängt der Nutzen ab. Es ist sehr entscheidend, ob ich mit 2,0, 2,8 oder 4,0 Milliarden Euro diese Kosten-Nutzen-Rechnung mache. Es ist auch entscheidend, ob ich mit berechne, ob andere Projekte realisiert werden oder nicht. Wenn man beispielsweise eine wichtige Spange wie die Mottgers-Spange herausrechnet, geht der Faktor auf 1,5 hoch, obwohl alle sagen, die müsste zuerst kommen.

Der Minister hat sich dann auf 1,2 bezogen. Das können wir akzeptieren. Wir wissen aber auch, wenn der Güterverkehr herausgerechnet wird – wir wissen, der wird nicht stattfinden –, rutscht das unter 1. Wenn die Strecke nicht 3 Milliarden Euro, sondern 4 Milliarden Euro kostet, rutscht das unter 1. Das kann man sicher sagen, ohne genau die Rechenmethode zu kennen. So viel Grobrechnung kann man machen.

Eines wird hier auch deutlich: Die Rheintalbahn, der Ausbau der Rheintalbahn um ein drittes und viertes Gleis hauptsächlich für den Schienengüterverkehr, ist ein Projekt, das von keinem bestritten als das zentrale Projekt in Deutschland, um nicht zu sagen in Europa bezeichnet werden kann. Das ist ein absolut prioritäres Projekt. Übrigens hat uns auch Herr Kefer mehrfach gesagt, dass das ein absolut wichtiges Projekt ist, an dem man eigentlich nicht streichen kann und das man auch nicht verschieben kann. Die Konsequenz ist aber leider, dass es geschoben werden muss, da man das Geld eben nicht mehrfach ausgeben kann.

Wir halten fest: Die Parlamente haben ohne Kenntnis der wahren Kosten von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke mit deutlich zu niedrig angesetzten Kosten entschieden, dass das Projekt wirtschaftlich ist. Sie haben das geglaubt, weil der damalige Verkehrsminister gesagt hat, wir haben das anschauen lassen und eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat uns gesagt, das Projekt ist wirtschaftlich. Damals allerdings mit den alten Zahlen, nämlich mit den Zahlen von 2006.

Zweitens halten wir fest: Die Kosten der Neubaustrecke sind auf jeden Fall zu niedrig angesetzt, weil die Planung überhaupt nicht ausdifferenziert ist und weil die Planfeststellung zu den allermeisten Teilen nicht stattgefunden hat. Die Kosten-Nutzen-Berechnung ist deswegen auch nicht haltbar. Die Kostensteigerung, die der Bund tragen muss, ist zurzeit nicht abgesichert. Da gibt es keine Unterlagen. Wir haben zu all den Punkten immer wieder nach dem aktuellen Stand gefragt. Herr Kefer hat heute auch gesagt, wir sind da in Verhandlungen. Das heißt nichts anderes als, wir haben noch nichts in der Hand, sondern wir sind noch am diskutieren.

Dann darf ich zu einem Gesamtfazit, zu einer Schlussbemerkung kommen. Die geplante Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist von geringem wirtschaftlichem Nutzen und von nachrangiger Bedeutung im Verkehrsnetz der Deutschen Bahn und im europäischen Bahnsystem. Diese Strecke würde niemals gebaut werden, wenn nicht das Land das Geld vorschießen würde und nicht nur vorschießen würde, sondern sagt, schenken wir euch. Nur so kann sich aus der Sicht des Bundes die Sache halbwegs irgendwie rechnen. Eigentlich ist das aber nicht sauber.

Ich muss aus verfassungsrechtlicher Sicht sagen, bei der Methode, dass das Land Baden-Württemberg beim Bund, der gesagt hat, wir werden die Strecke auf keinen Fall vor 2016 bauen können und wollen, die Entscheidung erkauft hat, ein solch nachrangiges Projekt vorzuziehen, stellt sich die verfassungsrechtliche Frage, ob es erlaubt und möglich ist, dass Bundesländer, die Geld haben, vom Bund Entscheidungen zu ihren eigenen Gunsten erkaufen können. Der Verfassungsrechtler Meyer hat gesagt, das ist unmöglich, das ist nicht haltbar; eigentlich ist das die Grundlage für eine Kündigung des Vertrages. Man muss raus. – Es ist nicht die Frage, ob man raus darf, sondern man muss raus. Das ist unter Juristen sicherlich noch strittig.

Eines ist aber klar: Politisch gesehen heißt das, das Land hat mit seinem Sponsoring die Entscheidung des Bundes beeinflusst. Er würde das sonst jetzt auf jeden Fall in der Form nicht bauen. Das Projekt ist kein dringliches Projekt im deutschen Schienennetz. Ich habe Ihnen am Anfang gesagt, es ist „Nice to have“. Das ist übrigens auch der Grund, weshalb sicherlich auch viele GRÜNE gesagt haben, unter regionalen Gesichtspunkten ist das ein wichtiges Projekt.

Ich will auch gerne ein Argument aufgreifen, das Sie mir mit Sicherheit ohnehin an den Kopf werfen werden. Frau Gönner schmunzelt schon. Ich weiß, was sie da in der Tasche hat. Der Deutsche Bundestag hat im Jahr 2005 einstimmig beschlossen, dass er dieses Projekt, nämlich die Neubaustrecke, für wichtig hält und dass man

deswegen nach Europa gehen und TEN-Mittel beantragen soll. Da haben die SPD-Abgeordneten, die GRÜNEN-Abgeordneten und auch die CDU- und FDP-Abgeordneten zugestimmt. Warum? Weil man das natürlich aus regionaler Sicht für richtig hält und weil es natürlich wichtig ist, dass der Bundestag einstimmig den Antrag stellt, wenn man von Europa Geld haben will.

Wir haben damals aber nicht gewusst, wie teuer die Strecke wird. Ich muss Ihnen sagen, wenn damals Herr Kefer schon bei der Bahn gewesen wäre, hätte er ein Chart gezeigt. Dann hätte ich auf jeden Fall gesagt, Leute, so einem Projekt können wir niemals zustimmen. Die Informationen über die Netzbelastung und über die Prognosen waren damals so nicht vorhanden. Wir sind damals davon ausgegangen, und zwar alle, dass die Neubaustrecke eben nicht nur einen Beitrag zum Personenverkehr, sondern selbstverständlich auch für den Güterverkehr darstellt, sodass eine neue Ost-West-Achse für den Güterverkehr aufgemacht wird.

Also, die Kosten waren nicht klar, die Streckenführung war nicht klar und die Nutzung war nicht klar. In diesem Zusammenhang haben viele Ja gesagt und zugestimmt. Zur Klarstellung – da müssen die Kollegen von der CDU nachbessern, da ich weiß, dass sie für ihre Veranstaltungen ein Handout zum Argumentieren haben –: Die GRÜNEN haben Stuttgart 21 nie zugestimmt. Der Deutsche Bundestag hat Stuttgart 21 nie zugestimmt. Es gab einen Antrag der CDU/CSU-Fraktion, von dem der Antrag zugunsten eines gemeinsamen Förderantrags zur Neubaustrecke zurückgezogen wurde, weil man gesagt hat, bei Stuttgart 21 können wir uns nicht verständigen, aber bei der Neubaustrecke in dem Sinne, wir wollen Geld, wir wollen eine Beschleunigung.

Ich sage Ihnen für die GRÜNEN: Auch wir wollen eine Beschleunigung auf dieser Strecke. Wir wollen das gerne besser haben als bisher, aber bitte schön nicht zu diesen Bedingungen, nicht in der geplanten Form und nicht zu den Kosten, sondern wir wollen, dass diese Planung noch einmal umfassend überdacht wird, weil sie so nicht wirklich haltbar ist, weil sie viel zu teuer ist, weil sie viel zu unwirtschaftlich ist und weil sie vor allen Dingen keinen Beitrag zur Lösung des eigentlichen Problems leistet, nämlich des Güterverkehrs auf der Schiene.

Ich bedanke mich.

(Beifall bei den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bedanke mich. Wir müssen uns nicht dafür entschuldigen, dass wir per du sind. Das hat gute Gründe. – Herr Mappus.

**Stefan Mappus (Projektbefürworter):** Herr Geißler, meine Damen, meine Herren! Das Plädoyer von Herrn Hermann war an der einen oder anderen Stelle durchaus aufschlussreich.

(Winfried Hermann: Ich dachte beeindruckend!)

– Ja, das war wirklich sehr beeindruckend. Herr Hermann, ich werde auf die besonders beeindruckenden Gründe gleich auch zu sprechen kommen.

Sie haben Ihr Referat gerade im Prinzip in zwei Teile unterteilt. Das Erste war die Frage der verkehrstechnischen Notwendigkeit aus Ihrer Sicht. Sie haben das vor allem unter verkehrstechnischer Effizienz erörtert. Das Zweite war dann die mehr betriebswirtschaftliche Betrachtung des Projekts als solches.

Ich will einmal mit dem Ersten beginnen, weil ich das für besonders aufschlussreich halte. Das, was Sie postuliert haben, nämlich zu sagen, es gibt bestimmte Verkehrsachsen in Deutschland, die wir auch aufgrund der knappen Ressourcen zwingend brauchen, und es gibt andere, die brauchen wir nicht – die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm brauchen wir eher nicht –, ist für mich insofern ganz besonders bemerkenswert, weil die GRÜNEN bis zum letzten Jahr auch im Landtag von Baden-Württemberg dieses Postulat nicht hatten. Bis letztes Jahr waren wir uns im Landtag einig, und zwar alle Fraktionen, dass wir die Verkehrsstrecke unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten wollen. Erst im letzten Jahr sind die GRÜNEN ausgestiegen, aber mit dem Argument der Kosten und nie mit dem Argument der verkehrspolitischen Notwendigkeit. Ich kann nur sagen: Ich halte die verkehrspolitische Notwendigkeit bis zum heutigen Tag für gegeben. Übrigens schafft Angebot auch Nachfrage, wie wir aus der Volkswirtschaftslehre wissen. Insofern finde ich, ist die eine oder andere Betrachtungsweise auch ein bisschen mutig gewesen.

(Zuruf von Hannes Rockenbach)

Zweiter Punkt: Herr Hermann, Sie wissen doch als Politiker – ich war jetzt etwas überrascht, dass ausgerechnet ein Baden-Württemberger ein Plädoyer dafür ablegt, dass wir die knappen Ressourcen eher ein bisschen im Norden Deutschlands investieren –, aber okay, selbst wenn man dieser Meinung ist,

(Zuruf von Werner Wölflé)

dass es in der Geschichte der Bundesrepublik noch nie so gewesen ist – es wird übrigens auch hoffentlich nie so sein –, dass bei sämtlichen Entscheidungen im Verkehrsbereich zunächst einmal abgefragt wird, was das Effizienteste ist und dann eine Prioritätenliste abgearbeitet wird. Wenn Sie das in der Zukunft so machen oder in der Vergangenheit so gemacht hätten, gäbe es in den neuen Bundesländern bis zum heutigen Tag keine Autobahnen. Damals haben wir auch gesagt, es gibt eine Ausgeglichenheit der Lebensverhältnisse. Es muss über ganz Deutschland unabhängig von der Frage, ob überall Effizienzgesichtspunkte erfüllt sind oder nicht, ein bestimmtes Netz geben. In diesem Bereich weichen Sie jetzt ausgerechnet als Baden-Württemberger von dieser Linie ab und sagen, es gibt bestimmte andere Strecken, die sehr viel wichtiger sind als das, was wir hier haben und brauchen.

Dann kommt das übliche Thema, die Verfassungsmäßigkeit. Ich bin Gott sei Dank nur Erfahrungsjurist. Ich kann Ihnen aber nur eines sagen: Wenn ich eines gelernt habe, dann jenes – genau deshalb verstehe ich mich mit Frau Gönner besonders gut, weil sie Juristin ist, da gibt es immer eine gewisse Ergänzung, die nichts schaden kann, aber jetzt lassen wir einmal die Gutachten weg –, dass auf den entsprechenden Linien – das wissen Sie ganz genau – auch ein Verbund zum Beispiel mit dem Regionalverkehr da ist, dass es Mischverkehre gibt, dass sich daraus bestimmte Effizienzen ergeben und dass allein dadurch schon die reine Lehre, die Sie vertreten, gar nicht sein kann. Dies einmal ganz abgesehen davon, dass wir, bevor wir die Entscheidung getroffen habe, zum Beispiel bei Herrn Professor Dolde ein Gutachten in Auftrag zu haben, in dem von ihm eindeutig bestätigt wurde, dass es die verfassungsmäßige Nichtzulässigkeit so schlicht und ergreifend nicht gibt.

Im Übrigen – das sage ich jetzt auch an Ihre Adresse als baden-württembergischer Abgeordneter – sind in den letzten zehn Jahren zwar 10 % des Streckennetzes planerisch in Baden-Württemberg dargelegt worden, aber nur 5 % der Investitionsmittel fließen nach Baden-Württemberg. Also stellt sich nicht die Frage, ob wir generell zu wenig Investitionsmittel haben. Die haben wir übrigens. Der Verkehrsbereich ist generell unterfinanziert. Das war er in der Vergangenheit schon – auch von 1998 bis 2005 – und das ist er jetzt noch immer. Ich glaube, da sind wir uns auch parteiübergreifend einig.

(Zuruf)

Da haben wir in Baden-Württemberg übrigens schon zu Zeiten, als Sie noch in der Regierung waren, jede Menge Vorschläge gemacht, die bis zum heutigen Tag nicht umgesetzt wurden. Wenn nur die Hälfte dessen, was planerisch vorgesehen ist, in der Zwischenzeit nach Baden-Württemberg geflossen ist, kann daraus doch nicht die Lehre gezogen werden, dass man jetzt am besten noch ein paar Projekte weniger macht, sondern die Lehre daraus muss sein, dass man vielleicht die Mittelzuflüsse nach Baden-Württemberg verstärkt. Sie predigen hier aber genau das Gegenteil. Sie sagen, in anderen Bundesländern in der Bundesrepublik ist vermeintlich die Effizienz größer, weshalb wir die Mittel dort investieren müssen.

(Widerspruch bei den Projektgegnern)

Zu Ihren Mittelinvestitionen in Baden-Württemberg. Ich komme zu einem Punkt, den ich für besonders ärgerlich halte, weil danach auch die GRÜNEN im Landtag immer wieder fragen. Sie haben in Ihrer Rede ein weiteres Mal suggeriert, dass man dann, wenn es Stuttgart 21 und auch die Schnellbahntrasse Stuttgart – Wendlingen – Ulm nicht gäbe, andere Projekte in Baden-Württemberg schneller ausbauen könnte. Namentlich die Rheintalbahn und die Strecke von Mannheim nach Frankfurt. Das kommt immer und das kam bei Ihnen auch.

Ich frage Sie einfach: Können Sie in dieser Runde bestätigen, dass es entlang der Rheintalbahn bis zum heutigen Tag für die entscheidenden Bereiche keinerlei Planfeststellung gibt? Im Gegenteil, dass wir dort riesige Probleme haben, um das überhaupt hinzubekommen. Dies unter anderem deshalb, weil dort, wo wir als Land Baden-Württemberg helfen wollen, um einen Lärmschutz hinzubekommen, damit wir am Ende des Tages überhaupt eine Planfeststellung hinbekommen, Ihre Partei – siehe gestern im Landtag von Baden-Württemberg – übrigens auch aus verfassungsrechtlichen Gründen der Meinung ist, dass das das Land Baden-Württemberg nicht darf. Wenn Sie aber keine Planfeststellung hinbekommen, können Sie in Deutschland auch nicht so richtig gut bauen.

Ähnlich haben wir das übrigens entlang der Schiene von Mannheim nach Frankfurt. Auch dort gibt es bis zum heutigen Tage nicht auch nur ansatzweise etwas, was in Richtung der Planfeststellung geht. Wir haben noch nicht einmal die Trassenfestlegung, weil es dort – Stichwort Bypass und anderes mehr – einen Art Stillstand, keine Einigung, geschweige denn ein Planfeststellungsverfahren gibt. Umgekehrt heißt das, wenn wir tatsächlich in den nächsten Jahren in Baden-Württemberg nicht bauen würden, flösse das Geld eben gerade nicht in die Rheintalbahn und auch nicht in die Strecke Frankfurt – Mannheim, weil wir dort noch gar kein Baurecht haben und in den nächsten Jahren auch nicht bekommen würden, sondern es fließt in andere Teile dieser Republik. Das gehört einfach zur Wahrheit dazu.

(Hannes Rockenbauch: Was ist daran schlimm?)

– Bitte?

(Hannes Rockenbauch: Was ist daran schlimm?)

– Okay, Herr Rockenbauch, das war eine richtige und gute Frage, die nachher andere beantworten können. Ich bin Ministerpräsident für das Land Baden-Württemberg. Ich habe einen Amtseid auf dieses Land abgelegt und nicht auf die Frage, ob ich möglichst viele Mittel von Baden-Württemberg abziehen und in andere Regionen Deutschlands bringen kann. Schon gleich zweimal nicht, wenn ich glaube, belegen und beweisen zu können, dass die verkehrspolitische Notwendigkeit gegeben ist und man eine ganze Menge in dem Bereich machen kann.

Als Nächstes haben Sie zum Thema Effizienz etwas suggeriert. Wir haben bei der Schnellbahntrasse von Stuttgart in Richtung Ulm – wir hatten heute Nachmittag diesen Trichter, sprich, je mehr es in Richtung Bau geht, desto präziser werden die Berechnungen, was übrigens auch für Nichtjuristen und sogar für Nichtingenieure relativ logisch ist, aber offensichtlich nicht für alle Politiker – nicht, wie Sie suggeriert haben, nur zwei Planfeststellungen und sonst nichts, sondern wir haben zwei Planfeststellungen und für die anderen Bereiche sind alle Erörterungsverhandlungen abgeschlossen. Zu drei Abschnitten liegen die Erörterungsergebnisse bereits beim Eisenbahn-Bundesamt.

Es stimmt also einfach nicht, wenn suggeriert wird, dass für die anderen Abschnitte bis zum heutigen Tage praktisch keinerlei Erkenntnisse vorhanden sind, sondern all das, was nachher zur Planfeststellung notwendig ist, ist bereits in den Erörterungsverfahren abgeschlossen. Die Erkenntnisse sind da und können planungstechnisch umgesetzt werden. Insofern wird auch in den nächsten Jahren bei der Planfeststellung in diesem Bereich nicht viel Neues kommen. Deshalb stimmt es auch nicht, dass Sie auf der Basis dieser Argumentation ständig so tun, als ob die Kosten weiterhin ins Unermessliche gehen. Im Gegenteil, all das, was für eine klare Kostenschätzung notwendig ist, ist entweder durch abgeschlossene Planfeststellung oder durch abgeschlossene Erörterungen erhoben und kann insofern entlang dieses Trichters sukzessive präzise berechnet werden.

Meine Damen und Herren, wenn Sie das alles entlang der verkehrspolitischen Notwendigkeit betrachten, aber auch entlang dem, was ich gerade erläutert habe, kann ich einfach nicht nachvollziehen, warum Sie – wie auch bei Stuttgart 21 – ständig entlang von Prämissen und der Nichtanerkennung von Argumenten der anderen Seite so tun, als ob man a) das Projekt gar nicht braucht und b), wenn man es bräuchte, es schlicht und ergreifend nicht finanzierbar ist. Auf der Basis der Punkte, die ich gerade genannt habe, stimmt das einfach nicht. Deshalb bin ich auch dankbar, dass man heute endlich einmal die Gelegenheit hat, genau diese Fakten entlang der Kostenschätzung, aber auch entlang des Bestreitens der Argumentation auf den Tisch zu legen, die Sie heute nicht völlig überraschend, aber zum wiederholten Mal angebracht haben und die schlicht und ergreifend nicht dem entspricht, was sich in der Realität darstellt.

(Starker Beifall bei den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. Ich habe nur eine Zwischenfrage. Wenn man dieses Bild sieht (Anlage 9, Folie 11), könnte man auch zu einem Umkehrschluss kommen: Weil nämlich die Strecke zwischen Stuttgart und Ulm besonders dünn, müsste man sie verstärken.

(Starker Beifall bei den Projektbefürwortern)

**Stefan Mappus (Projektbefürworter):** Deshalb habe ich mir auch den Hinweis erlaubt, Angebot schafft auch Nachfrage.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will kein Urteil über die Verkehrspolitik in Baden-Württemberg fällen. Das ist ein schwieriges Kapitel. Das ist aber im Grunde genommen auch bei den Autobahnen schon merkwürdig. Schauen Sie einmal, wie viele Autobahnen es in Nordrhein-Westfalen gibt. Sogar in meinem Land Rheinland-Pfalz, in dem ich lange Zeit Minister war, gibt es eine Autobahn nach der anderen – linksrheinisch, rechtsrheinisch, quer rüber usw. usf.

Als ich noch Bundestagsabgeordneter von Reutlingen/Tübingen war, ist man auf der A 81 bis Seebronn gekommen. Da war dann eine ewige Baustelle. Das ist nie etwas geworden. Man muss sich einmal vorstellen, von Stuttgart nach Singen am Bodensee ist in diesem wichtigen Bereich über Jahrzehnte hinweg keine Autobahn vorhanden gewesen. Oben in Frankfurt und im Ruhrgebiet und überall war da schon eine dreifache Besetzung mit Autobahnen. Übrigens ist von Ulm nach Lindau bis heute keine Autobahn vorhanden, sondern nur auf der linken Seite der Iller.

Es ist merkwürdig – das ist wirklich eine auffällige Sache –, dass wir zum Beispiel in Rheinland-Pfalz, aber auch in Nordrhein-Westfalen im Ruhrgebiet, wo besonders viele Autobahnen und eine auch gute bahnmäßige Verkehrsinfrastruktur vorhanden sind, immer die höchste Arbeitslosigkeit gehabt haben, während wir in Baden-Württemberg, wo es im Grunde genommen keine Autobahnen gab – das ist jetzt auch übertrieben –, die geringste Arbeitslosigkeit hatten. Das hängt also auch ein bisschen mit den Leuten zusammen. Ich finde, dieses Bild ist aber auch dafür bezeichnend, dass da offenbar etwas fehlt. Oder sehe ich das verkehrt?

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Schon zum Teil verkehrt. Ich will das auch erklären. Das ist nicht ein Bild, wie es heute ist, sondern das ist eine Prognosebild der Deutschen Bahn für 2015. Wenn man das zurückrechnet, ist der Strich 2003 noch ein bisschen dünner. Ich glaube, Sie haben ihn damals, als das Chart gemacht wurde, sogar schon dicker gemacht, weil Sie davon ausgegangen sind, dass man da schon fertig ist. Dazu können Sie aber nachher etwas sagen.

Eines ist mir wichtig und deshalb will ich auf das Argument eingehen, man könnte durch das Angebot Verkehr sozusagen auf die Schiene bringen. Man kriegt es ein Stück weit hin – das wollen wir auch –, Pkw-Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das hat aber seine Grenzen. Wir haben heute schon ein richtig gutes Angebot zwischen Ulm und Stuttgart. Die Züge sind trotzdem nicht alle voll. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die Züge, die wir dann mehr haben werden, auch alle voll sein werden. Da gibt es einfach begrenzte Möglichkeiten.

Beim Güterverkehr hört allerdings die Lenkungsmöglichkeit auf. Deswegen habe ich das Bild mit den Seehäfen gezeigt. Die Ströme im Güterverkehrsbereich sind hier unten keine Ost-West-Ströme, sondern Nord-Süd-Ströme oder Süd-Nord-Ströme. Man könnte die Karte davor zeigen. Zeigen Sie einmal die Deutschlandkarte. Es wird nicht so sein, dass man, um sozusagen Baden-Württemberg zu beglücken, von Hamburg über Frankfurt, Mannheim und Stuttgart nach München fährt, wenn es einen anderen Weg gibt, den es heute schon gibt. Außerdem gibt es dafür auch Er-tüchtigungs- bzw. Verbesserungsvorschläge. Das heißt, Ströme oder bestimmte Streckenrelationen werden nicht über Baden-Württemberg geführt werden, weil man schon heute über die Neubaustrecke Ingolstadt nach Frankfurt schneller ist. Zumindest ist man, wenn man neu gebaut hat, über Stuttgart nicht schneller. Es gibt also keinen Grund, einen Umweg über Stuttgart zu nehmen, weil man maximal gleich schnell ist. Man kann also die Verkehrsströme nicht beliebig schieben.



Herr Ministerpräsident, mir ist wichtig, weil Sie so sehr darauf abgehoben haben, wie ich als Baden-Württemberger so heimatvergessen an Deutschland denken kann – ganz so haben Sie das nicht gesagt, aber natürlich gemeint –, dass ich nicht Ministerpräsident, sondern Abgeordneter des Deutschen Bundestages und Vorsitzender des Verkehrsausschusses bin. Dann muss ich hier auch einmal die Perspektive des Bundes einbringen dürfen, um deutlich zu machen, dass es unterschiedliche Interessenslagen gibt. Es gibt viele Projekte, die mindestens so wichtig sind. Vielleicht können wir uns darauf verständigen. Als baden-württembergischer Abgeordneter sage ich, natürlich interessiert mich auch, was bei uns im Ländle passiert und wo wir Probleme haben.

Wenn ich mir die Probleme im Ländle anschau, muss ich einfach sagen, es gibt die internationale Verpflichtung Rheintalbahn und es gibt die Gäubahn und die Südbahn als internationale Verbindungen. Sie werden schon lange versprochen und wurden immer wieder verschoben, weil man kein Geld hat. Wie man sieht, sind die Äste da auch nicht so dick. Deswegen kann ich das nachvollziehen. Sie sind aber auch nicht so teuer. Da haben wir 100 oder 150 Millionen Euro und nicht 1,5 Milliarden Euro oder gar 5 Milliarden Euro.

Bei der Rheintalbahn handelt es sich um ein ausgesprochen baden-württembergisches Projekt. Ich sage ganz klipp und klar – Herr Kefer wird mir da nicht widersprechen können –, wenn wir Stuttgart 21 und die Neubaustrecke bauen, sind nicht nur in den nächsten zehn Jahren Kapazitäten gebunden. Das wäre das erste Projekt in dieser Größenordnung, das in zehn Jahren fertig werden würde. Vergleichbar große Projekte haben 30 Jahre gedauert. Jetzt haben Sie ein Doppelprojekt. Die Finanzierung wird nicht besser, sondern eher schlechter. Herr Ministerpräsident, wir hatten zu den besten Zeit von Rot-Grün bis zu 5 Milliarden Euro Bundesmittel für den Schienenbereich. Heute sind wir bei 3,8 Milliarden Euro. In der mittelfristigen Finanzplanung geht es eher tendenziell herunter. Die Bahn muss noch jährlich 500 Millionen Euro sozusagen als Beitrag zum Sparen an den Bund abgeben. Das kommt noch dazu. Wir haben also eine dramatisch schlechtere Situation. Da muss man sagen, das bedeutet mit Sicherheit eine Verlängerung des Baus von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke und eine Verdrängung des Ausbaus im Rheintal. Ich sage Ihnen voraus, das kommt dann sehr viel später.

Da sage ich, lasst uns vernünftig hinsetzen und sehen, wie wir es schaffen, endlich einmal im Rheintal schnell voranzukommen. Übrigens ist ein Projekt fertig planfestgestellt, nämlich der Rastatter Tunnel. Der wird nicht gebaut, weil man kein Geld hat. Weil am Rhein Richtung Basel ist übrigens auch fertig. Da sind wir mit dem, wie es gebaut werden soll, nicht einverstanden, aber das könnte man bauen. Das ist nicht das Problem. Ich will einmal darauf hinweisen, dass das Geld beim Bund, die Milliarden, nicht irgendwie in Säckeln herumsteht und darauf wartet, bis das Land Baden-Württemberg es herausholt, sondern wir haben erst einmal faktisch das Geld gar nicht. Das wollte ich mit dem Überblick über den Gesamtetat zeigen.

Ich kann nur sagen, für Baden-Württemberg wäre es mehr als klug, wenn wir uns der Ertüchtigung und dem Ausbau der Rheintalbahn zuwenden und baden-württembergische Industrieinteressen wahrnehmen würden. Ich möchte Sie dringend bitten, dass Sie wenigstens einmal die prekäre Finanzsituation des Bundes anerkennen, die auf jeden Fall fatale Konsequenzen für Baden-Württemberg haben wird. Eine Verschärfung dieser Problematik wird durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke verursacht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Danke schön. – Herr Rockenbauch, Herr Kretschmann, Herr Leuschel, Frau Gönner, Herr Kefer.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Erst Herr Kretschmann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte?

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Erst Herr Kretschmann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kretschmann, bitte schön.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Herr Ministerpräsident, ich möchte mit Ihnen jetzt keine Debatten führen, die eigentlich in den Landtag von Baden-Württemberg gehören. Ich möchte nur so viel sagen: Es ist richtig, dass wir immer für die Neubaustrecke waren und dass wir sie erst dann infrage gestellt haben, als wir das haben gegenbegutachten lassen. Aber schon bei den Preissteigerungen, die die Bahn selber um knapp 1 Milliarde Euro vornehmen musste, bei denen wir aber – das werden wir nachher noch einmal darstellen – zu weit höheren, fast doppelt so hohen Kosten von um die 5 Milliarden Euro gekommen sind, mussten wir das infrage stellen, weil irgendwann muss auch ein sinnvolles Projekt infrage gestellt werden – das macht jeder normale Mensch –, wenn es zu teuer wird. Dann stimmt auch da die Nutzen-Kosten-Relation nicht mehr.

Insbesondere – das hat Herr Kollege Hermann ausführlich dargelegt und das hat auch unsere Debatte gestern im Landtag gezeigt – bei einer menschenfreundlichen Streckenführung im Rheintal, weil reine Güterverkehrsstrecken sehr, sehr lärmintensiv sind, müssen wir noch einmal mehr Mittel dort investieren. Das heißt, dann dauert das noch länger als es ohnehin schon dauern wird, obwohl wir da internationale Verträge mit der Schweiz haben. Die Priorität wird auch gar nicht angezweifelt. Das heißt also, wenn wir dieses Projekt zunächst einmal zurückstellen und neu angehen müssen, können die Mittel sehr gut im Rheintal investiert werden.

Zweitens: Seit Ihr Vorgänger Oettinger aus der Vorfinanzierung von Minister Teufel einen verlorenen Zuschuss gemacht hat, waren wir noch nie dafür. Schon die Vorfinanzierung ist natürlich verfassungsrechtlich höchst bedenklich. Das halten wir explizit – das hat uns jedenfalls unser Gutachter gesagt – für absolut verfassungswidrig.

Schon der Wortlaut von Art. 104 a GG besagt, Bund und Länder tätigen ihre Ausgaben nach der Verteilung des Grundgesetzes gesondert. Für Schienenwege ist der Bund zuständig. Deshalb halten wir das für verfassungswidrig. Wir sind nicht Herr über die Verfassung, sondern ihr unterworfen und können nur auf ihr tagespolitisch gestalten. Das muss ich doch noch einmal feststellen.

Ich lasse mir natürlich nicht mangelnden Patriotismus unterstellen. Es tut mir leid, das kann ich nicht auf mir sitzen lassen. Diese Gelder müssen vernünftig eingesetzt werden. Ich verwechsle allerdings Föderalismus nicht mit Kirchturmpolitik. Ich betone, die Investitionen in die Rheintalstrecke nützen ökologisch, aber auch ökonomisch dem Land Baden-Württemberg um ein Vielfaches – wirtschaftlich grob dreimal so viel und ökologisch hundertmal so viel, auch wenn Sie das bestreiten – mehr als in die Neubaustrecke. Es geht also um Prioritäten. Wenn man die gesetzt hat, kann man wieder an die Neubaustrecke und deren Finanzierung herangehen. Dagegen ist nichts zu sagen, auch wenn man sie nach unserer Ansicht preisgünstiger planen muss. Das einfach nur zur Klarstellung. Hier geht es um eine Prioritätenfrage bei knappen Mitteln und um eine Inanspruchnahme des richtigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zum richtigen Zeitpunkt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kretschmann, was sagen Sie zu dem Argument, dass dann, wenn die Neubaustrecke nicht gebaut wird, die frei werdenden Mittel, weil die dem Bund gehören, wenn ich einmal von den 900 Millionen Euro absehe, nicht nach Baden-Württemberg fließen, sondern der Bund sie zwischen – ich sage einmal – Kyritz an der Knatter und Frankfurt an der Oder verwenden wird? Diese Frage müssen Sie beantworten. Das Geld kriegen wir gar nicht.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Das kann natürlich Herr Kollege Hermann besser beantworten. Selbst wenn sie aber in die Hinterlandstrecken investiert würden, nützen sie auch der Wirtschaft von Baden-Württemberg. Bitte einmal etwas über den Kirchturm hinausschauen.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Lieber Heiner Geißler, die Millionen liegen nicht herum, sondern der Bund zahlt in dieses Projekt erst ab 2016 – das ist seine Verpflichtung – und vorher nicht. Das ist im Haushalt auch nur als Verpflichtungsermächtigung eingesetzt. Das heißt, bis 2016 zahlt der Bund das Geld an niemanden, sondern das zahlt er erst ab 2016 nach Baden-Württemberg. So lange hätten wir also Zeit, die Pläne im Rheintal endlich so nach vorne zu bringen, dass sie bürger-nah sind und von den Kommunen akzeptiert werden.

Es gibt übrigens in allen Kommunen, in denen es die Widerstände gibt, Alternativplanungen. Ich war vor zwei Wochen als Ausschussvorsitzender an acht Stationen. Überall sind die Bürgermeister und Gemeinderäte einstimmig gegen die Ausbauplanung der Deutschen Bahn, wie sie jetzt ist.

(Stefan Mappus: Das stimmt nicht! – Tanja Gönner: Das ist falsch!)

– Die Anliegergemeinden – –

(Tanja Gönner: Sie wissen, es gibt eine Strecke, an der es Kommunen gibt, die eine andere wollen! Bitte wenn, dann richtig zitieren!)

– Es gibt einige Gemeinden, die nicht an der Strecke liegen, aber überwiegend gibt es Gemeinden, die eine Alternativplanung vorgeschlagen haben und die bereit sind, das auch im Konsens mit der Bahn zu machen.

Die Bahn hat übrigens bei diesem Projekt mehrfach gesagt, wir finden, die Alternativplanung ist möglich. Zum Teil hat sie sogar gesagt, sie ist vielleicht sogar besser. Das Regierungspräsidium hat uns aufgefordert, sorgt dafür, dass der Eigentümer den Antrag zu der Strecke zurückzieht, damit wir dieses Verfahren nicht durchziehen müssen und damit wir endlich zu einer besseren Planung kommen, die die Bürgerinnen und Bürger akzeptieren können. Das wäre der Beitrag, den wir leisten können, um das Projekt voranzubringen. Wie gesagt, es besteht keine Sorge, dass das Geld wegfließt, weil der Bund ohnehin erst ab 2016 zahlt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Leuschel, Frau Gönner.

(Hannes Rockenbauch: Halt, jetzt haben Sie mich vergessen, Herr Geißler!)

– Wer?

(Hannes Rockenbauch: Hier, Herr Rockenbauch! Ich habe nur getauscht!)

– Ach so, er hat nur getauscht. – Herr Rockenbauch, bitte, dann kommen Sie jetzt dran.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ich freue mich natürlich, dass uns einmal der Ministerpräsident beehrt. Trotzdem glaube ich, dass man noch einmal den Zusammenhang herstellen muss, um was es uns hier geht.

Wir haben gerade gehört, dass die Neubaustrecke – ich glaube, da bringen die abgeschlossenen Erörterungsverfahren nichts, sondern erst dann, das hat uns Herr Kefer erklärt, wenn die Planfeststellung wirklich da sind, wissen Sie, was für Auflagen kommen, dann wissen Sie wirklich erst, wie teuer das wird – eine höchst unsichere Geschichte ist. Das ist das wesentliche Problem.

Wenn die Risiken bei der Neubaustrecke so groß sind, ist das für das Projekt Stuttgart 21 von Bedeutung, weil mit dem Projekt K21 könnten Sie heute beginnen, da das heute schon funktioniert. Stuttgart 21 würde aber bei einer drohenden Verzögerung

rung der Neubaustrecke oben irgendwo auf den Fildern auf dem Acker landen. Diese Gefahr ist eklatant und wäre der größte Schaden für Stuttgart und das ganze Land. Deswegen geht es uns nicht darum, wer im Wettstreit die meisten Milliarden in unserem Land verbuddeln darf, sondern es muss eine inhaltlich sinnvolle Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems gemacht werden. Da ist in der Schlichtung klar geworden, das Alternativkonzept K21 ist das intelligentere Verkehrskonzept mit einer höheren Leistungsfähigkeit im Personenverkehr.

(Ingulf Leuschel: Nein!)

– Das können wir morgen noch einmal diskutieren. Bis jetzt ist das so. Herr Leuschel, morgen können Sie das noch einmal in Ruhe versuchen und die Pläne, die Sie bis jetzt nicht liefern konnten, nachliefern. Das ist der heutige Stand des Faktenchecks. Der Knackpunkt ist, wenn die Neubaustrecke nicht kommt, haben Sie ein Desaster für das ganze Bundesland. Darüber sollten Sie sich einmal Gedanken machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich glaube, es ist richtig, dass wir uns Gedanken darüber machen.

(Vereinzelt Heiterkeit)

– Das ist richtig, aber trotzdem bedarf es der Aufforderung nicht. – Herr Leuschel, bitte schön.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Vorsitzender, ich habe gerade – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Kontroverse ist gar nicht schlecht. Dort, wo alle dasselbe Denken, wird nicht viel gedacht.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Das ist eine richtige Erkenntnis. Das spricht für unsere Veranstaltung.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Ich habe nicht eine so große Sorge, dass das Geld, was man hier nicht ausgibt, nach Kyritz geht. Kyritz liegt an der Strecke zwischen Hamburg und Berlin. Da fahren wir bereits 230 km/h.

(Vereinzelt Heiterkeit)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie halten aber nicht.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Nein, wir halten nicht in Kyritz. Wir fahren hier 230 km/h.

Herr Hermann, ich schätze sehr wohl, wie Sie sich in Berlin immer für die Schiene einsetzen. Ich halte Sie übrigens auch für sehr kompetent, wenn ich mir erlauben darf, das zu sagen. Ich mag sehr gerne die Diskussionen, die Sie immer führen – die Sie übrigens immer sehr sachlich führen –, auch wenn wir hier und da vielleicht eine andere Auffassung haben. Trotzdem erlaube ich mir, ein, zwei Anmerkungen zu machen.

Sie haben gesagt, der Verkehrsstrom von Stuttgart über Ulm nach Augsburg ist relativ schwach, wie wir auf der Karte sahen. Das war Güter- und Personenverkehr. Sie haben durchaus recht. Es fährt niemand von Hamburg – auch nicht mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke – über Stuttgart und Ulm nach München. Da haben Sie vollkommen recht. Das ist auch nie als solches vorgesehen worden. Wenn aber Stuttgart 21 mit der Neubaustrecke fertig ist – unabhängig von dem Fahrzeitgewinn zwischen Rhein/Main und Rhein/Neckar, der zwischen Frankfurt und Mannheim aufgrund der Länge der Strecke gar nicht so groß ist, sondern da haben wir ein Kapazitätsproblem –, fahren Sie von Rhein/Ruhr – da nehme ich jetzt einmal den Schnittpunkt Köln – nach München über Stuttgart eine Viertelstunde schneller als über Nürnberg. Das ist dann so. Dann verlagert sich dieser Verkehrsstrom. Der geht Frankfurt-Flughafen ab. Es ist ganz entscheidend, der geht nicht über Frankfurt Hauptbahnhof. Das ist auch gut so, weil durch den Korridor Nürnberg der gesamte Verkehr von Norddeutschland – sprich Güterverkehr von den Häfen Bremerhaven, Hamburg und künftig Wilhelmshaven, aber auch von Berlin herunter – über Nürnberg nach München oder über Nürnberg und Regensburg Richtung Österreich muss. Wir kriegen eine gleichmäßigere Auslastung im Netz. Die Verkehrsnachfrage wird sich also einfach aufgrund des schnelleren Verkehrsweges zwischen dem Schnittpunkt Köln und dem Schnittpunkt München – Sie können auch Schnittpunkt Augsburg sagen – auf diesen Weg verlagern.

Sie sagten, man hätte in Deutschland nur in Schnellstrecken investiert. Beim ersten Hinsehen ja, aber wir haben auch in den letzten 20, 30 Jahren sehr viele Nahverkehrsvorhaben, S-Bahn-Vorhaben realisiert. Ich nenne einmal das Stichwort S-Bahn Rhein/Neckar.

Wir haben vor allen Dingen einen wichtigen Effekt erreicht – damit bin ich noch einmal bei der Strecke Wendlingen – Ulm –: Dort, wo wir den Schnellverkehr aus den alten Strecken herausgenommen haben, das heißt, dort, wo wir entmischten haben – kein Land in Europa hat einen so ausgeprägten Mischverkehr wie Deutschland mit einer so hohen Verkehrsdichte –, haben wir für den Nahverkehr Entscheidendes getan. Ich sage einmal, vor der Haustür Augsburg/München haben wir jetzt für 230 km/h ausgebaut, aber eigene Gleise für den Nah- und Güterverkehr. Auch im Filstal kann, wenn der Schnellverkehr weg ist, der zugegebenermaßen relativ geringe Güterverkehr auf dieser Ost-West-Strecke besser, überholfreier fahren. Die Option, beispielsweise die S-Bahn ins Filstal zu verlängern, ist dann gegeben.

Dies könnte ich jetzt beliebig fortführen. Das möchte ich nicht, weil das die Runde sprengt. Herr Hermann, mein Plädoyer geht dahin, dass man das Projekt Wendlingen – Ulm nicht nur in der Betrachtung Stuttgart – München sehen darf, sondern man muss es darüber hinausgreifend sehen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Gönner.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Vielen herzlichen Dank. Ich wollte doch noch einmal einige Punkte aufgreifen, die Herr Hermann am Anfang, aber auch jetzt genannt hat.

Ich will mit dem Rheintal beginnen. Herr Hermann, zum einen haben Sie auf Ihrer eigenen Folie dargestellt, dass es eine Finanzierungsvereinbarung über 518 Millionen Euro gibt. Würden Sie bestätigen, dass diese Finanzierungsvereinbarung für den planfestgestellten Teil Weil am Rhein vorgesehen ist und dass alles, was planfestgestellt ist – mit Ausnahme des Rastatter Tunnels – derzeit mit Finanzierungsvereinbarungen hinterlegt ist? Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie das bestätigen würden, weil genau dies nach meinem Kenntnisstand der Fall ist.

Zum Zweiten: Der Bund hat im Rahmen des Projektbeirats zugesagt, dass die Finanzierung der Rheintalbahn jeweils entlang der Planfeststellungen gegeben ist. Insofern wäre ich auch da dankbar, wenn Sie zur Kenntnis nehmen würden, dass der Bund zur Finanzierung der Rheintalbahn klare Zusagen gemacht hat.

Zum Dritten, zum Thema Lärmschutz. Da kommen wir zur Debatte, die wir am gestrigen Tag im Landtag geführt haben. Ich will sie nur kurz zusammenfassen. Es gibt diametral unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich der Auslegung der Verfassung. Herr Kretschmann bezieht sich immer auf Art. 104 a GG. Wir beziehen uns bei unserer Auslegung auf die Art. 87 und 106 GG, die beinhalten, dass es auch unechte Gemeinschaftsaufgaben gibt, sodass tatsächlich die Möglichkeit einer Mitfinanzierung besteht. Dazu werden wir in dieser Runde keine Lösung finden. Ich lege allerdings Wert darauf, dass wir unsere Auffassung verfassungsrechtlich haben prüfen lassen, bevor wir tatsächlich in die Finanzierungsvereinbarung hineingegangen sind. Ich halte es für wichtig, dass das immer wieder dargestellt wird.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie den Leuten sagen, was echte und unechte Gemeinschaftsaufgaben sind?

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Echte Gemeinschaftsaufgaben sind diejenigen, zu denen definiert ist, dass Bund und Länder gemeinsam wirken, wobei im Rahmen der letzten Föderalismusreform versucht wurde, so viel wie möglich auseinanderzunehmen, damit Verantwortlichkeiten klar geklärt werden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bedanke mich sehr. Sie hätten aber ins Publikum sehen sollen.

(Winfried Kretschmann: Zum Beispiel die Förderung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes ist eine echte Gemeinschaftsaufgabe!)

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich wollte aber Sie ansehen, damit ich sehe, ob Sie mit der Erklärung zufrieden sind.

Dritter Punkt – der ist mir schon wichtig –: Würden Sie zugestehen, dass dann, wenn die Neubaustrecke nicht kommen sollte, die TEN-Mittel, zu denen Sie vorhin bestätigt haben, dass es im Jahr 2005 einen gemeinsamen Antrag im Deutschen Bundestag gegeben hat, sie zu beantragen, wegfallen würden und zumindest dieses Geld Deutschland und damit Baden-Württemberg fehlen würde? Ich glaube, das ist wichtig.

Zum Vierten: Sie sagen immer, es gäbe keine internationalen Verträge zum Thema Stuttgart – Ulm. Würden Sie zur Kenntnis nehmen, dass es aus dem Jahre 1992 den Vertrag von La Rochelle zwischen Deutschland und Frankreich gibt, in dem das Ziel formuliert wird, durch den Bau bzw. Ausbau von Eisenbahnstrecken die Fahrzeiten – ich werde das jetzt nicht komplett zitieren – von Paris aus deutlich zu verkürzen? Zur Erreichung dieses Ziels sind in der Vereinbarung folgende Bau- bzw. Ausbaumaßnahmen vorgesehen: Auf deutscher Seite auf der Achse Mannheim – Freilassing Aus- bzw. Neubau der Strecke Stuttgart – Ulm – Augsburg als Schnellbahnstrecke auf abschnittsweise 200/250 km/h Höchstgeschwindigkeit. – Würden Sie bestätigen, dass dies eine internationale Vereinbarung ist oder nicht?

Fünfter Punkt ist das Thema Planfeststellungsverfahren. Herr Rockenbauch, durch Wiederholung wird Falsches trotzdem nicht richtig.

(Peter Conradi: Das gilt auch für Sie!)

– Das ist richtig, aber ich achte darauf, dass das, was ich sage – ich glaube, da gibt es einen Unterschied zwischen denen, die eine Landesregierung vertreten, bei denen immer alles genau überprüft wird, und der Frage von Behauptungen, die man immer wieder gerne in den Raum stellt –, richtig ist, weil es eben anschließend überprüft wird. Planfeststellungsverfahren – – Oder andersherum formuliert, sobald ein Anhörungsbericht bei der Behörde vorliegt, die anschließend den Planfeststellungsbeschluss erlassen muss, ist klar, welche Risiken vorhanden sind, weil dann alles erörtert ist. Deswegen kann man, sobald die Anhörungsberichte beim Eisenbahn-Bundesamt vorliegen – das ist bei drei von vier Fällen der Fall –, daraus bereits erkennen, welche Risiken vorhanden sind. Deswegen wissen wir zu den Planfeststellungsverfahren entlang der Neubaustrecke schon relativ genau, wo entsprechende Risiken und auch etwaige Mehrkosten vorhanden sind. Diese wurden bereits in die Anpassung der entsprechenden Kostenschätzung hineingenommen.



Mir geht es um einen weiteren Punkt, weil das insbesondere auch immer wieder gesagt wurde. Es geht um die Nutzen-Kosten-Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums. Es wurde heute Morgen dankenswerterweise ein Brief des Staatssekretärs aus dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt, in dem noch einmal klargestellt wurde, dass in der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Neubaustrecke entgegen den immer angesprochenen 40 Güterzügen modellhaft lediglich rechnerisch 16 Güterzüge zugrunde gelegt wurden. Im Übrigen wurde in ihm klargestellt, dass es dort nicht um sogenannte Phantomzüge geht, die es heute nicht gibt, sondern es wurde klargestellt, dass dort keine schweren Güterzüge fahren und dass bereits heute der netzweite Durchschnittswert von Containerzügen unter 1.050 t im Gesamtnetz der Deutschen Bahn in Deutschland liegt, die genau dort fahren können.

Im Übrigen beinhaltet der Bericht des Bundesverkehrsministeriums „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne“, der bekanntermaßen dem Bundesverkehrsausschuss vorgelegt worden ist, Folgendes: Angesichts der starken Längsneigung der Ausbau- und Neubaustrecke werden auf dieser Strecke keinen schweren Güterzüge, zum Beispiel Erzzüge fahren können. Dies gilt bereits für die bestehende Strecke an der Geislinger Steige. Vielfach wird fälschlicherweise davon ausgegangen, dass nur ganz spezielle leichte Güterzüge fahren können und dass zur Verbesserung eine unrealistisch hohe Anzahl dieser leichten Güterzüge angenommen würde. Tatsächlich können bis auf die schweren Güterzüge ein Großteil der üblichen Güterzüge, zum Beispiel die prognostisch zunehmenden Containerzüge, die Strecke befahren. – Würden Sie zugestehen, dass Sie deswegen in Zukunft nicht mehr die Begründung mit den Güterzügen bringen, weil hier entsprechend nachgewiesen ist, dass der Nutzen-Kosten-Faktor richtig vom Bund berechnet worden ist?

Letzte Frage, die Mottgers-Spange: Würden Sie zugestehen, dass es durchaus nachvollziehbar ist, warum der Bund diese auch bei Nutzen-Kosten-Untersuchungen herausgenommen hat und deswegen zu 1,5 kommt, weil es dort noch keinerlei Finanzierungsüberlegungen gibt und weil man noch nicht sicher weiß, ob sie tatsächlich auch kommen wird? Ich glaube, dass das auch für die Argumentationen wichtig ist, die Sie hier immer nutzen.

Noch einmal: Es geht darum, dass wir gerne das Geld in Baden-Württemberg für die Strecke nutzen würden. Das gilt auch für das Geld, das von Europa sonst nicht nach Deutschland kommen würde.

Herzlichen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt ist Herr Kefer dran. Danach würde ich Herrn Hermann bitte, dass er bei der Beantwortung des Fragenkatalogs der Frau Ministerin die gestellte Frage jeweils an den Anfang seiner Antwort stellt, damit wir wissen, worauf die Antwort erfolgt.

(Winfried Hermann: Gerne!)

Wir haben uns das nicht alles merken können. – Herr Kefer.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich würde von meiner Erwidern zurücktreten, weil ich die politische Diskussion eigentlich nicht mit ein paar ganz profanen Bemerkungen stören möchte, die Sie zum Verhältnis zur Bahn gemacht haben, Herr Hermann. Oder soll ich doch? – Also gut, dann mache ich das doch.

Herr Hermann, zunächst einmal freut es mich sehr, dass Sie einige der Folien verwendet haben, die wir in der Vergangenheit gemeinsam diskutiert haben. Ich stimme Ihren Ausführungen in vielen Punkten auch zu. Wir haben häufig genug im Infrastrukturausschuss diese Themen diskutiert. Es ist ein offenes Geheimnis, dass wir insgesamt die Schiene für etwas unterfinanziert halten. Insofern haben wir da keinen Dissens.

Herr Hermann, das Zweite ist: Sie erinnern sich, dass wir, als wir mit diesen Diskussionen im Infrastrukturausschuss begannen – das muss so um das Jahr 2006 oder vielleicht ein wenig später gewesen sein –, angefangen haben, dem Verkehrsausschuss bzw. dem Infrastrukturausschuss sehr viel mehr Informationen zur Verfügung zu stellen, um eben genau solche politischen Diskussionen zu ermöglichen; denn – auch darauf möchte ich gerne hinweisen – Bedarfsplanprojekte sind Finalentscheidungen des Bundes. Ich akzeptiere durchaus, dass der Bund zur politischen Meinungsbildung natürlich auch wissen muss, was solche Projekte kosten, was für eine verkehrliche Wirkung sie haben usw. Dann liefern wir nach bestem Wissen und Gewissen Daten zu.

Sie sagen, hier sind Entscheidungen auf der Basis falscher Daten gefällt worden. Herr Hermann, da kann ich nicht wirklich zustimmen. Erstens, wenn man Ihre Tabelle anschaut, haben Sie bei den 3,076 Milliarden Euro und bei den Kostensteigerungen geflissentlich den Risikopuffer von 1,45 Milliarden Euro nicht aufgenommen. Sonst wären die Kosten am Ende nämlich konstant geblieben. Zweitens muss man eines ganz deutlich sagen: Das, was wir an Kostenschätzungen liefern und auch nur liefern können, ist immer nur das, was wir zum jeweiligen Zeitpunkt von den Projekten wissen. Wenn wir uns im Bereich einer sehr groben Schätzung befinden – ich erinnere an den Trichter, der vorhin gezeigt wurde –, gibt es nun einmal große Differenzen. Wenn wir zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt des Projektes sehr viel genauer geplant haben, werden die Kostenschätzungen genauer.

Herr Hermann, ich akzeptiere also durchaus, dass Diskussionen darüber möglich sind, aber ich möchte nicht, dass der Eindruck entsteht, dass wir versuchen, über getürkte oder geschönte Informationen bestimmte Entscheidungen des Bundestages herbeizuführen. Das ist bestimmt nicht unsere Absicht. Da sind wir auch gerne bereit, jederzeit für Revisoren, Wirtschaftsprüfer oder sonst jemanden die Bücher wieder aufzumachen.

Dann möchte ich gerne noch einen Hinweis in eigener Sache geben. Die Deutsche Bahn ist als privatwirtschaftliches Unternehmen zu führen – nicht wie ein, sondern als ein privatwirtschaftliches Unternehmen. In dem Zusammenhang haben wir einen Aufsichtsrat. In diesem Aufsichtsrat sitzen die Bundesvertreter alle mit drin. Wir legen jedes Jahr dem Aufsichtsrat ein sogenanntes Gelbbuch mit der Planung für die nächsten Jahre vor. Dieses Gelbbuch wird vorher mit der Politik, im Konzern und mit dem Aufsichtsrat besprochen und abgestimmt. Das heißt, wir erstatten Bericht. Wir erstatten diesen Bericht dem Aufsichtsrat.

Wenn der Bundestag in gleichem Maße Informationen erhalten will oder möchte, ist meine erste Bitte, dieses zu beschließen; denn das ist eine deutliche Veränderung des Status, den die Deutsche Bahn heute hat. Ohne eine solche Veränderung dieses Status können wir dem Ansinnen nicht nachkommen, jedenfalls nicht, was bestimmte vertrauliche Daten betrifft. Wir bedauern es immer wieder, dass im Aufsichtsrat das Gelbbuch oder weitere Berichte, die dort abgegeben werden, den Weg in die Öffentlichkeit finden, obwohl sie klipp und klar als vertraulich deklariert werden. Es kann auch nicht die Argumentation geführt werden – das ärgert uns auch schon ein bisschen –, nun ja, wenn die Unterlagen mal draußen sind, können wir sie doch gleich diskutieren und durchsprechen. Es kann nicht sein, dass wir bestimmte Regeln haben, aber anschließend immer wieder aufgefordert werden, diese Regeln zu brechen. Ich akzeptiere das Auskunftsverlangen des Bundestages, ich versuche auch, mich größtmöglich danach zu richten, aber ich habe dort ein Dilemma, wo das der Deutschen Bahn AG in bestimmten Fällen nicht zuträglich ist. Das möchte ich noch einmal klargestellt haben.

Vielen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Eine Bemerkung möchte ich mir doch erlauben. Wini Hermann hat vollkommen recht, es ist völlig unmöglich, dass der Deutsche Bundestag, die Abgeordneten die Daten, auf die es ankommt, nicht bekommen. Das hängt nur damit zusammen, dass man aus der Bahn als einen Betrieb des Public Service eine Privat-AG gemacht hat.

(Peter Conradi: Richtig!)

Das ist die Folge einer unsinnigen Privatisierungspolitik, die wir – ich habe das schon einmal gesagt – von Maggie Thatcher gelernt haben. Bei der Post ist das genauso. Dass alte Frauen ihre Pakete und Briefe beim Penny-Markt im Nachbardorf abholen müssen, weil die Post privatisiert worden ist, beweist eben, dass es Public-Service-Bereiche gibt, die man nicht privatisieren kann. Dazu gehört möglicherweise auch die Bahn.

Wenn praktisch der Steuerzahler das alles finanziert und die Eigenmittel nur sehr begrenzt sind, hat der Bundestag, haben die Abgeordneten – das möchte ich schon

einmal sagen – Anspruch darauf, dass die Kosten offengelegt und die Bücher aufgemacht werden. Das hat mich jetzt einmal gereizt, weil das der normale Mensch überhaupt nicht kapiert.

Mehdorn wollte privatisieren und sogar an die Börse gehen, damit die Bahn in die Lage versetzt wird, von Berlin aus eine Magistrale Warschau – Moskau – Wladiwostok zu bauen. Das war die Perspektive. Dabei hätte man sich besser bemüht, die Eisenbahnstrecke von Germersheim nach Pirmasens auszubauen, weil die Leute diese Strecke natürlich viel dringender benötigt hätten als die Fahrt von Berlin nach Wladiwostok. Das ist eine betrübliche Folge – das ist das, was er vorhin gesagt hat und diese Anmerkung möchte ich mir erlauben – der Privatisierungsideologie in den Bereichen des Public Service.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Vielen Dank für die Unterstützung. Ich muss allerdings sagen, wir hatten zum Teil auch die Erfahrung gemacht, dass man den Eindruck hatte, Aktienrecht bricht Grundrecht. Es gab vergangene Regierungen, die die DB AG völlig abgeschottet haben und die gesagt haben: Das ist eine Aktiengesellschaft. Das müsst ihr endlich lernen. Jede Antwort von uns beginnt damit, haben sie noch nicht begriffen, dass die DB jetzt eine Aktiengesellschaft ist. Da blickt man nicht mehr herein. – In jedem Gemeinderat ist es die größte Selbstverständlichkeit, dass die Aktiengesellschaft, die der Stadt oder der Gemeinde gehört, die Bilanzen offenlegen muss, und zwar nicht nur im Aufsichtsrat, sondern bei entscheidenden Fragen auch gegenüber den Gemeinderäten.

Ich kann Ihnen sagen, die Fraktion der GRÜNEN bereitet eine Verfassungsklage vor, weil wir einmal klären lassen wollen, welches Informationsrecht ein Parlament hat, das zu 100 % Eigentümer einer Aktiengesellschaft ist. Ich sage Ihnen auch gerne zu, so lange das noch nicht geklärt ist, werde ich immer wieder aktiv anstrengen, dass Sie uns informieren. Sie werden zumindest gezwungen, nein zu sagen. Wenn Sie das nicht sagen wollen, wollen wir zumindest möglichst viele Informationen haben.

Ich werde übrigens auch noch einmal den Vorschlag machen, dass der Deutsche Bundestag im Verkehrsausschuss einen Unterausschuss Infrastruktur einrichtet, damit wir diese Planungen präziser und auch perspektivisch diskutieren können. Das ist ein Vorschlag aus Ihrem Hause. Bisher sind die anderen Fraktionen darauf leider nicht angesprochen, aber das wäre eine wichtige Sache, um solche Fragen diskutieren zu können.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Hermann, das würden wir ausdrücklich begrüßen und unterstützen, auch mit entsprechenden Informationen. Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen, dass Sie das jetzt einmal verfassungsgerichtlich klären lassen wollen,

(Winfried Hermann: Das freut Sie!)

damit habe ich gar kein Problem, weil das dann wirklich einmal geklärt wird. Dann müssen wir uns nicht mehr darüber unterhalten, ob das erlaubt ist oder nicht,

(Peter Conradi: So ist es!)

sondern dann wird das einmal geklärt.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Danke schön. – Vorhin habe ich gesagt, dass wir nicht alle Zahlen hatten, als wir den Beschluss gefasst hatten. Da will ich jetzt nicht ins Detail der Zahlen gehen. Ich wollte nur darauf hinweisen, dass Sie wenige Monate später andere Zahlen hatten, die nicht vom Himmel gefallen sind, sondern die sich als Erfahrung, als Wissen angesammelt haben. Ich habe eingeklagt, das hätten Sie dem Deutschen Bundestag signalisieren müssen. Wir rechnen nach und in Kürze gibt es andere Zahlen. Das hätten Sie wenigstens sagen sollen.

Jetzt komme ich zu den Fragen von Frau Gönner. Da waren ganz konkrete Fragen. Es ist richtig, für das Rheintal gibt es eine Finanzierungsvereinbarung für das letzte Stück bis zur Schweiz – Weil am Rhein als Kürzel – über 518 Millionen Euro. Das ist eine Finanzierungsvereinbarung, die steht. Die Frage war aber nicht ganz geschickt für Sie; denn es sind eben nur die 500 Millionen Euro abgesichert, während 3,3 Milliarden Euro nicht abgesichert sind.

(Tanja Gönner: Der Rest ist auch noch nicht planfestgestellt! Deswegen habe ich ganz bewusst gesagt, was planfestgestellt ist, ist abgesichert! Das ist das Entscheidende!)

– Ja, das weiß ich doch. Es geht aber nicht nur darum, dass die nicht planfestgestellt sind, sondern das Problem ist – deswegen habe ich in dem Finanzierungsplan einen Engpass vorgesehen –, dass selbst dann, wenn das planfestgestellt wäre, man sie nicht finanzieren könnte, weil das Geld nicht da ist, wenn man die anderen Projekte verfolgt.

Dann zu der Frage, ob TEN-Mittel verlorengehen, wenn wir die Neubaustrecke nicht angehen. Ja, sie können verlorengehen. Sie können übrigens auch verlorengehen, wenn Sie nicht rechtzeitig anfangen. Das kann auch passieren. Herr Kefer weiß Bescheid. Im Übrigen will ich Ihnen nur sagen, dass Ihre Partei auf der Bundesebene jedes Jahr 600 Millionen Euro Fördermittel der EU nicht nimmt, weil es um die Städtebauförderung geht und die Bundesregierung der Meinung ist, Städtebauförderung wäre keine Bundesangelegenheit. Deshalb nimmt man keine europäischen Mittel an. Ich will nur sagen, diese Summen werden zum Teil genommen und zum Teil nicht genommen. Das wäre also für mich nicht das stärkste Argument.

Zum Thema Güterzüge: Da haben Sie die Prognosewerte genommen. Sie haben aber weggelassen – das ist unser Argument –, diese Strecke wird, wenn sie fertig ist, nicht nur steil sein und keine schweren Güterzüge zulassen, sondern für die leichten

Güterzüge wird sie auch ein Problem sein, weil sie teuer wird. Aus Kostengründen wird sie nicht genutzt werden. Sie wissen auch, dass das Trassenpreissystem neu justiert wird. Es wird ganz anders werden. Die Bundesnetzagentur wird zwingend vorschreiben, dass Neubaustrecken teurer sein werden als das, was bisher geschehen ist. Die sind bisher mit dem gemittelten Trassenpreis für viele so schon jetzt nicht tragbar. Sie sehen, es sind schon einige Wenn und Aber dabei.

Das gilt übrigens auch für den Einwand von Herrn Leuschel, man wäre künftig schneller, wenn man von Frankfurt über Mannheim nach München – –

(Ingulf Leuschel: Von Köln!)

– Von Köln. Von Köln über Frankfurt – –

(Tanja Gönner: Was machen Sie mit international, Herr Hermann?)

– Moment, ich bin jetzt bei Herrn Leuschel. Bitte nicht unterbrechen.

Frau Gönner, das möchte ich Ihnen einmal sagen: Mir ist immer gesagt worden, es kommt nicht gut an, wenn Sie mich unterbrechen. Wenn Sie das zum Beispiel in Fernsehsendungen machen, stehen Sie hinterher immer als unhöflich da. Nehmen Sie das vielleicht einmal als Tipp.

(Tanja Gönner: Da muss ich mit leben und nicht Sie, Herr Hermann!)

Es kommt schlecht an, wenn Sie mich unterbrechen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Diese Korrektur steht eigentlich nur mir zu.

(Heiterkeit)

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Stimmt! Aber, Heiner, du hast nicht aufgepasst. Du hättest das machen müssen.

Herr Leuschel, die Strecke, die Sie konfigurieren und über die man dann eine Viertelstunde schneller ist, beruht auf ziemlich vielen Wenn und Aber. Sie müssen zuerst einmal die Strecke nach Mannheim bauen. Dann müssen Sie in Mannheim vorbeifahren, ohne dort zu halten. Dann schaffen Sie das.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Nein. Herr Hermann, entschuldigen Sie bitte, wenn ich Sie unterbreche. Ich habe gesagt, die heutige Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim unterstellt. Selbst dann! Das hatte ich vorhin gesagt. Die heutige Fahrzeit über die Riedbahn unterstellt.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Ehrlich gesagt, da haben wir andere Zahlen. Den Zahlenstreit will ich jetzt aber nicht anfangen.

Ich will noch einen letzten Gedanken nennen, weil wir auch über die sogenannte Magistrale sprechen. Wenn Sie sich einmal die Finanzierungsliste des Bundes anschauen, was er in den nächsten zehn Jahren tun will und wofür er Geld ausgeben will, und wenn Sie sich auch die Pläne der Bahn anschauen, werden Sie feststellen, dass wir an keinem Teil dieser Magistrale bauen würden, außer hier zwischen Ulm und Wendlingen. Das heißt, es gibt keine Finanzierung nach Ulm, also zwischen Ulm und München. Es gibt keine Finanzierung um München herum. Es gibt keine Finanzierung hinter München in Richtung Wien. Das ist alles nicht abgesichert. Es sind ganz wenige kleine Plansummen enthalten, die immer maximal ein Zehntel dessen ausmachen, was die Strecke am Schluss kosten wird. Lesen Sie uns jetzt nicht über kleine Zahlen sprechen. Sie werden nicht bestreiten können, dass die Magistrale durchgezogen nicht durchfinanziert und nicht durchgeplant ist. Daher gibt es keinen Zwang, jetzt mit der Strecke Wendlingen – Ulm dringend anzufangen, nachdem man so viele Bedenken hat. Lassen Sie uns das noch einmal durchdenken und noch einmal planen, um dann zusammen etwas Besseres machen zu können.

(Beifall bei den Projektgegnern. – Ingulf Leuschel: Herr Dr. Geißler, darf ich noch einmal darauf antworten?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, Herr Leuschel.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Hermann, jedes Haus baut man mit dem ersten und zweiten Stein, bis das Haus fertig ist. Am 12. Dezember dieses Jahres wird die Strecke Augsburg – München vier- und zum Teil sechsgleisig eröffnet und ab dem nächsten Jahr mit 230 km/h befahren. Im Dezember wird die neue Rheinbrücke bei Kehl eröffnet. Wir haben sehr wohl etliche Bausteine, die in der Magistrale da sind. Ich weiß, dass die Strecke München – Salzburg noch nicht durchfinanziert ist, aber auch im Dezember werden wir uns schon von Ampfing nach Mühlendorf vorarbeiten. Das ist ein Mosaik aus vielen Dingen. Genauso wie die Franzosen zunächst nur von Paris bis Baudrecourt und 2012 bis Strassburg durch den Vogesentunnel fertig gebaut haben. Dasselbe gilt für die Österreicher, die in etwa vier bis fünf Jahren durchgehend mit ihrer Strecke für 230 km/h fertig sind. Es wird also nach und nach gebaut.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Der Ministerpräsident.

**Stefan Mappus (Projektbefürworter):** Ich wollte aus Höflichkeitsgründen Herrn Hermann nicht unterbrechen, aber die Frage nach dem internationalen Vertrag von La Rochelle mit Blick auf die Schnellbahntrasse von Stuttgart nach Ulm hat er nicht beantwortet. Vielleicht kann man das noch nachholen.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Stimmt. Ich habe auch gesehen, dass ich zur Mottgers-Spange nichts gesagt habe. Ich hatte aber die Sorge, dass ich zu lange rede.

Bisher wird das bei uns nicht als internationaler Vertrag, sondern als internationale Erklärung abgehandelt. In den Papieren wird das auch nie als vertragliche Verpflichtung gehandelt. Herr Kefer, wenn Sie mich korrigieren wollen, dürfen Sie das. Nach den Unterlagen ist das aber so nicht als Vertrag abgesichert wie die anderen Verträge.

Sie haben mich noch nach der Mottgers-Spange und anderen Projekten gefragt. Das wollte ich Ihnen einfach ersparen, weil es die Liste gibt. Es ist einfach so, dass eine ganze Reihe von Projekten, die jetzt nach hinten geschoben werden, deutlich höhere Nutzen-Kosten-Faktoren haben. Das ist zum Beispiel die Mottgers-Spange mit 2,0. Wir haben zum Beispiel den Knoten Mannheim, der übrigens mit 3,5 angesetzt ist. Dann haben wir den Eisernen Rhein – um einmal ein anderes Projekt zu nehmen – Richtung holländische Häfen mit beispielsweise 3,5. Die Strecke Hannover – Berlin mit 2,0. Wir haben jede Menge größere und andere Projekte, die deutlich darüber liegen.

(Ingulf Leuschel: Fehmarnbelt, Herr Hermann!)

Man hat einen Haufen Strecken, sodass man fragen muss: Wieso gerade die Strecke, die den niedrigsten Wert hat, jetzt zuerst? – Das war meine Botschaft. Ich hoffe, die ist angekommen.

(Beifall bei den Projektgegnern)

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Hermann, nur eine Ergänzung: Laut Aussage des BMVBS handelt es sich bei La Rochelle um einen Staatsvertrag. Dies einfach nur deshalb, um das geklärt zu haben. Ich glaube, ein Staatsvertrag ist immer noch rechtlich verpflichtend.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. Nun haben wir von Wini Hermann eine Stellungnahme von der Bundesebene erfahren. Das war eine Stellungnahme, die natürlich kompetent und von Bedeutung ist, aber wie gesagt, es gibt einen Brief des Bundesverkehrsminister, aus dem hervorgeht, dass die Bundesregierung, der Verkehrsminister, voll hinter dem Projekt Neubaustrecke Ulm – Wendlingen steht, und zwar auch mit einer entsprechenden Begründung: Deutlich schnellere und damit auch attraktivere Schienenverbindung zwischen Stuttgart und Ulm. Das führt zu einer erheblichen Verlagerung des Personenverkehrs. Das haben wir hier alles schon besprochen. Es werden 668 Millionenkilometer pro Schiene auf die Schiene verlagert. Wie man das berechnet, weiß ich auch nicht, aber irgendwie wird das Pi mal Dauen so sein. Das entspricht knapp 393 Millionen Pkw-Kilometern, die durch Schie-



nenverkehr ersetzt werden. Das wäre immerhin beachtlich. Es wäre schön, wenn das käme.

Das führt unter anderem auch zur Verlagerungen vom Luftverkehr dadurch, dass insgesamt im Korridor Stuttgart – Ulm durch die Maßnahme die Zahl der für 2025 prognostizierten Personenfahrten auf der Schiene von 10,6 Millionen auf 17,5 Millionen pro Jahr steigt.

(Hannes Rockenbauch: Das haben wir alles widerlegt!)

– Das weiß ich nicht. Die Bundesregierung haben Sie auf jeden Fall nicht widerlegt; denn sonst würden sie mir das nicht schreiben.

Wenn wir darüber reden, muss ich fairerweise die andere Position des Bundes hier darstellen. Dann wird das übliche Argument gebracht, dass es durch die neue Strecke zu einem zusätzlichen Güterverkehr auf der Altstrecke – Geislinger Steige – kommen wird. Da werden für 2025 täglich 96 Güterzüge auf der Altstrecke prognostiziert. Darüber haben wir auch geredet. Ich glaube, da braucht man aber zwei Lokomotiven. Da muss man hinten noch eine ankuppeln. Das wird aber möglich sein. Die Bahn hat sicherlich ausreichend Lokomotiven zur Verfügung. Damit werden 367 Millionen Tonnenkilometer pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert. Das kann jeden ökologisch interessierten Menschen, an der Spitze die GRÜNEN; eigentlich nur begeistern, wenn man das erfährt.

(Hannes Rockenbauch: Das sind alles fromme Wünsche!)

Wir haben auch schon etwas erörtert, zu dem es wirklich Fragezeichen gibt. Herr Professor Heimerl hat in weitem Vorgriff auf die Zukunft schon von Leicht-Schnell-Güter-ICE-Zügen gesprochen, die in zehn Jahren zur Verfügung stehen und dann mit einem Güterzug mit leichten Gütern hintendran mit einer Saugeschwindigkeit durch die Tunnel hochfahren. Schwere Güterzüge kommen die Neubaustrecke aber nicht hoch. Das muss man hier wohl auch anmerken.

Was der Bund da schreibt, ist etwas weniger schlüssig, aber er sagt, für das Bewertungsergebnis ist es ohne Bedeutung, ob die 16 Güterzüge auf der Neubaustrecke,

(Hannes Rockenbauch: Leichtgüterzüge!)

die pro Tag in den Nachtstunden dort fahren sollen, oder auf der Altstrecke verkehren, da die Wirkung der Neubaustrecke in der Kapazitätserweiterung im Bereich Wendlingen – Ulm insgesamt besteht. Da freie Trassen in den Nachtstunden auch auf der Altstrecke bestehen, könnten diese 16 Güterzüge auch die Altstrecke nutzen. Das heißt auf Deutsch gesagt, es ist möglich und auch wahrscheinlich, dass auf der Neubaustrecke überhaupt kein Güterverkehr stattfindet. Dann erhebt sich allerdings die Frage, dass wir dann, wenn ich das richtig verstanden habe, ein Problem mit den

Berechnungen 1,5, 1,2 und 1,0 im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit kriegen. Bisher haben wir noch gar nicht darüber geredet, was das eigentlich kostet. Diese Wirtschaftlichkeitsrechnung hängt in der Tat – das ist auch gesagt worden – von mehreren Modalitäten ab. Sie hängt davon ab – das haben Sie auch gesagt –, ob die Monkerspange – – Wie heißt die?

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Mottgers-Spange!)

– Mottgers-Spange

(Ingulf Leuschel: Im Spessart!)

bei Würzburg gebaut wird. Das ist also schon einmal ein Punkt. Zulasten der Würzburger wird dann also bei uns der Verkehr besser. Dagegen können wir in Baden-Württemberg nichts haben, aber der Güterverkehr ist in diese Wirtschaftlichkeitsberechnung einbezogen. Wenn die sagen, da findet gar kein Güterverkehr statt, widerspricht sich hinten dieser Brief mit dem, was vorne gesagt worden ist. Das ist etwas, was wir vielleicht aufklären müssten, nämlich wie das mit dem Güterverkehr ist, ob der in diese Wirtschaftlichkeitsprüfung eingerechnet werden kann.

Es ist nun aber so, dass die GRÜNEN im Landtag und das Bündnis überhaupt der Auffassung sind, dass die Kosten von 2,9 Milliarden Euro zu niedrig angesetzt sind. Herr Kretschmann geht von 2 Milliarden Euro mehr aus usw. usf. Das bleibt im Raum stehen. Ich weiß nicht, sollen wir das heute Abend noch bereden? – Bitte schön. Wie gehen wir da vor? Es müsste jemand zu diesem Thema Stellung nehmen. Ich meine, wenn man Wini Hermann folgen würde, ist im Grunde genommen die Neubaustrecke obsolet. Wir haben nun aber die Einwände gehört. Dem kann man nicht unbedingt folgen. Das Verkehrsministerium in Berlin ist da auch anderer Auffassung. Also wird bei dieser Pattsituation wohl davon auszugehen sein, dass die Neubaustrecke doch kommen soll. Ich sage noch einmal, der enge Zusammenhang besteht darin, dass S21, der Durchgangsbahnhof, eigentlich ohne größeren Sinn ist, wenn es die Neubaustrecke nicht gibt. Diesen Zusammenhang müssen wir sehen und bei den kommenden Diskussionen auch berücksichtigen.

Wer sagt dazu etwas?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Herr Viereggen wird etwas zu den Kosten sagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Viereggen.

**Dr. Martin Viereggen (Projektgegner):** Ich habe heute Vormittag schon zu Stuttgart 21 gesprochen. Mich hat etwas die Reaktion von Herrn Kefer gewundert, dass er unser Verfahren zur Kostenermittlung anzweifelt. Man muss aber dazu sagen, bei Stuttgart 21 sind wir relativ nahe an den DB-Werten, bevor die DB dann wieder mit den Einsparungen begonnen hat. Die Einsparungen haben wir nicht untersucht. Ich

will sagen, hier ist ein relativ großer Konsens da. Das ist auch der Unterschied zur Strecke Wendlingen – Ulm. Ich fühle mich ein bisschen so wie vor zwei Jahren, als wir sehr weit bei der Kostenermittlung bezüglich Stuttgart 21 auseinander waren. Bei Stuttgart 21 haben wir im Jahr 2008 praktisch um den Faktor 2 auseinander gelegen. Jetzt ist das wieder ähnlich.

Ich komme zum nächsten Bild (Anlage 10). Wir haben erst in diesem Jahr eine Untersuchung gemacht, wie wir die realistischen wahrscheinlichen Baukosten für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm einschätzen. Das haben wir wieder genauso gemacht. Wir haben uns durch die Aktenberge durchgegraben. Diesmal waren das 6 Gigabyte an Daten auf einer DVD. Dann haben wir wieder Recherchen zu vergleichbaren Projekten gemacht. Dann haben wir über eine Excel-Tabelle das wieder ausgerechnet und haben uns noch mit möglichen Kostensteigerungen beschäftigt, die aus heutiger Sicht bis zum Abschluss des Projektes realisiert werden können.

Es folgt die nächste Folie. Herr Kefer, ich habe mich sehr gefreut, dass Sie etwas konkretisiert haben, was in unsere Richtung geht. Wir haben nämlich auch festgestellt, dass die Strecke Wendlingen – Ulm zumindest abschnittsweise eine Parade-  
strecke für die Tunnelbohrmaschinen ist. Wenn wir die Tunnelbohrmaschine nicht unterstellen würden, würden unseres Erachtens die Kosten völlig aus dem Ruder laufen. Wir haben wie Herr Kefer den Alborlandtunnel und den Alabstiegtunnel mit Tunnelbohrmaschinen vorgesehen. Wir sind der Meinung, dass zumindest ein Teilstück eines Tunnels vom Alaufstieg, nämlich der Boßlertunnel, auch noch mit Tunnelbohrmaschinen machbar ist.

Es folgt die nächste Folie. Vor allem der Alaufstieg ist problematisch. Das ist eine Folie von 1991. Daran sieht man, wie lange man sich schon mit diesem Problem beschäftigt. Es gibt verschiedene Schichten des Jura-gebirges, die unterschiedliche Eigenschaften haben. Darauf möchte ich jetzt nicht mehr im Detail eingehen, aber das ist extrem knifflig und das ist noch einmal eine Stufe schwieriger als bei der Strecke Ingolstadt – Nürnberg. Wir gehen aber aufgrund des technischen Fortschritts davon aus, dass man da auch wieder ein bisschen gegensteuern kann.

Dann bitte die nächste Folie.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich glaube, zu dieser Frage hat Herr Wittke schon Stellung genommen. Gut, wir können das aber noch einmal erörtern. – Bitte.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das dient nur zur Erläuterung der Grundlagen für seine Berechnungen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, gut.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Wir müssen gewisse Annahmen treffen. Letztlich werden unter Umständen verschiedene Baufirmen verschiedene Methoden vor-

schlagen. Wir machen jetzt einfach eine Schätzung, indem wir sagen, wir vermuten einmal, dass man da die Methode und bei dem Tunnel die Methode verwendet. Jetzt sehen wir einen erheblichen Unterschied zu Stuttgart 21.

Wir haben von der Gegenseite sehr viel Kritik gehabt, aber ich muss sagen, die geologischen Unterlagen von Stuttgart 21 sind wirklich hervorragend. Ich habe fast noch nie so schöne, beeindruckende geologische Karten gesehen und so viele Probebohrungen innerhalb der Planfeststellungsverfahren erlebt. Hier weiß man eigentlich, was auf einen zukommt. Bei der Strecke Wendlingen – Ulm gibt es da doch einen erheblichen Rückstand. Es sind rudimentäre geologische Unterlagen vorhanden. Es kann sein, dass es noch mehr Unterlagen gibt, die dann aber nicht Teil der Planfeststellungsunterlagen sind und für uns nicht verfügbar waren.

Dasselbe gilt für die Probebohrungen. Da hat man zum Beispiel beim Fildertunnel ungefähr alle 300 m eine Probebohrung gemacht. Gerade in den kritischen Bereichen von Wendlingen – Ulm ist man zumindest nach dem, was in den Unterlagen dargestellt ist, noch nicht so weit.

Dann kommt eine ziemlich starke Schwäche, die kein formaler Fehler ist. Die Tunnelwandstärken sind noch nicht richtig festgelegt. Man sagt, das macht man erst in einer späteren Planungsphase. Das ist vom Planungsprozess her für eine Genehmigung in Ordnung. Da brauche ich noch keine genaue Tunnelwandstärke. Für eine Kostenermittlung brauche ich aber eine Tunnelwandstärke. Daraus erklärt sich auch, wenn die DB sagt, sie hat auf der Basis der Entwurfsplanung Kosten ermittelt, dass da ein Punkt erreicht ist, der eigentlich noch zu ungenau ist. Zumindest an einer Stelle haben wir einmal Korrekturen vorgenommen. Komischerweise ist genau der Tunnel, der von den Gebirgs- und Wasserdrücken her der schwierigste ist, der mit der dünnsten Tunnelwand. Das wird sicherlich noch angepasst. Wir haben das an dieser Stelle schon einmal angepasst, weil sonst die Kosten nicht stimmen würden.

Insgesamt kann man sagen, obwohl es bei Stuttgart 21 das Problem mit dem Anhydrit gibt, sehen wir nach der umfangreichen Literatur, den vielen geologischen Unterlagen und nach Konsultation von Experten größere Kostenrisiken beim Tunnelbau als bei Stuttgart 21.

Bitte die nächste Folie. Unsere Ergebnisse weichen stark von dem ab, was die DB an Kosten geschätzt hat. Wir liegen deutlich höher. Wichtig ist der Betrag von 4,55 Milliarden Euro heutiger Preisstand als wahrscheinliche Kosten. Dann gibt es eine theoretische Kostenobergrenze, die praktisch nur dann eintritt, wenn man aus unserer Sicht die sozusagen falschen, ungünstigen Baumethoden wählen würde. Dieser Betrag ist also relativ fiktiv.

Jetzt bitte zur nächsten Folie. Das ist eigentlich die wichtigste Folie (Anlage 10, Chart 7). – Ich sehe, das ist die falsche Folie. Ich hatte eine Variante, auf der auf der

Folie etwas abgedeckt war. Betrachten Sie jetzt nur das Schwarze. Da ist ein Diagramm, in dem ein Strich verläuft. Das Grüne denken Sie sich einmal weg.

Sie sehen, auf der linken Seite sind die Kosten des Gesamtprojektes abgetragen. Auf der rechten Seite finden Sie den Wert, den ich bei Stuttgart 21 schon vorgestellt habe. Das sind die Rohbaukosten pro Kubikmeter Tunnel. Was kostet ein Kubikmeter Tunnel? Der Verlauf der schwarzen Linie ist unbestritten. Den bestreitet auch die DB nicht. Es gibt einen Wert von 1,2 Milliarden Euro. Das sind die Kosten für die Strecke Wendlingen – Ulm, wenn die Tunnel fiktiv mit 0 Euro angesetzt würden. Das wären dann die Signaltechnik, Gleise usw.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie das mit den 1,2 Milliarden Euro noch einmal erklären?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Wenn man die Tunnel komplett herausgerechnet, bleiben nur noch die Gleise, die Signaltechnik, die Böschungen, die Grundstücke, die Dinge übrig, die nichts mit Tunnel zu tun haben. Dieser Anteil sind 1,2 Milliarden Euro. Das entspricht auch dem Wert, den die DB AG auf Anfrage der Bundesregierung ausgewiesen hat. Dann gibt es einen Anstieg dieser Linie. Zum Anstieg dieser Linie – da sind wir auch d'accord – gibt es eine Aussage von uns und auch von der DB anhand der Planfeststellungsunterlagen. Anhand der Pläne der DB gibt 6,4 Millionen Kubikmeter Tunnelvolumen.

Jetzt ist die große Frage, was im Durchschnitt der Kubikmeter Tunnel kostet. Wenn der Kubikmeter Tunnel zum Beispiel 165 Euro kostet – da ist man genau hier in dem Bereich –, kommt man auf die 2,9 Milliarden Euro, die die DB errechnet hat. Wenn man zu dem grünen Strich geht, der bei 600 Euro liegt, sind das die durchschnittlichen Tunnelbaukosten der Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg. Ich muss dazu sagen, dass sind wirklich die präzisen Rohbaukosten. Wir haben da nicht von irgendwelchen Gesamtbeträgen heruntergerechnet, sondern wir haben wirklich Fachliteratur ausgewertet. Das ist alles sehr schön dokumentiert worden. Bei Wendlingen – Ulm wäre man dann bei 7 Milliarden Euro. Es gäbe dann sozusagen noch den Super-Worst-Case. Das ist nämlich geologisch schwieriger als bei Ingolstadt. Dann könnte das noch teurer werden. Dann würde man zu Preissteigerungen in Richtung von 10 Milliarden Euro kommen.

Wir sagen aber halt. Im Unterschied zu Ingolstadt – Nürnberg kann man einige Tunnel einigermaßen sicher mit Tunnelbohrmaschinen auffahren. Das führt dann wieder zu niedrigeren Kosten. Herr Kefer hat auch schon gesagt, dass er das als Einsparpotenzial ansieht. Dann können wir die Kosten wieder in den Bereich 4 bis 5 Milliarden Euro drücken. Preise von unter 3 Milliarden Euro sind aber für uns überhaupt nicht nachvollziehbar, weil sich das Tunnelvolumen gegenüber der Strecke Ingolstadt auf fast das Doppelte beläuft. Dadurch ist Wendlingen – Ulm einfach ein anderes Kaliber bei der Größe des Projektes als die Strecke Nürnberg – Ingolstadt. Die hat schon über 3 Milliarden Euro gekostet.

Jetzt noch zur nächsten Folie. Das ist ein interessanter Vergleich. Neben den Kosten der Ingolstadt-Strecke ist auch noch der Autobahnneubau Drackensteiner Hang aufgeführt. Die Politiker aus Stuttgart wissen, dass hier auch eine Kostenexplosion stattgefunden hat, weil man von irgendwelchen Standardpreisen für übliche Tunnel auf die Preise gekommen ist, mit denen man bei einer so schwierigen Geologie rechnen muss. Das ist ein superteures Autobahnprojekt geworden. Nur 2,9 km Tunnel, aber trotzdem schon 700 Millionen Euro Kosten. Der Hauptkostenblock sind die 2,9 km Tunnel. Anhand der Autobahnpläne haben wir einmal umgerechnet, was da für die Tunnel an Volumen ausgegraben wird. Wir kommen da in etwa wieder auf dieselben Preise, die man auch bei der Ingolstadt-Strecke angenommen hat. Das ist also auch wieder eine Art Kostenkontrolle, dass das in der Größenordnung stimmen muss.

Zusammenfassend gehen wir davon aus, dass die Strecke Wendlingen – Ulm 4 bis 5 Milliarden Euro kosten wird und wir die 3 Milliarden Euro praktisch ausschließen können.

Chart 9 übergehe ich jetzt, weil ich das im Prinzip schon gesagt habe.

Da sind die einzelnen Abschnitte dargestellt. Man sieht zum Beispiel, dass der Albstieg sehr teuer ist, weil der fast nur aus Tunnel besteht und da die besonders teuren Tunnel gebaut werden sollen. Es gibt andere Abschnitte, die nicht so teuer sind und oberirdisch verlaufen.

Noch ein Chart weiter. Das ist dann der Übergang zu Herrn Holzhey. Jetzt schließt sich auch wieder Kreis zu meinem Vorredner, dass es Probleme mit der Bundesfinanzierung gibt. München – Augsburg hat 600 Millionen Euro gekostet. Daran hat man aus Finanzgründen 14 Jahre gebaut, weil mehr als 30 bis 50 Millionen Euro pro Jahr einfach nicht hinzubekommen waren. Dann unten rechts eine Horrormeldung aus Franken. Der ICE kommt nicht in Fahrt. Inbetriebnahme der Strecke Nürnberg – Ebensfeld wahrscheinlich erst 2038. Dann ganz in der Nähe die Verlängerung der Strecke Stuttgart – Ulm von Neu-Ulm in Richtung Augsburg. Obwohl das nur 160 Millionen Euro kostet, ist die Finanzierung überhaupt nicht geklärt und ein Projektbeginn nicht sichtbar.

Das ist die Situation. Obwohl mein Herz wirklich für Eisenbahn und auch für Neubaustrassen schlägt, muss ich schon sagen, wenn das so teuer ist, sollte man sich das noch einmal überlegen oder überlegen, ob man nicht etwas Kostengünstigeres bauen könnte.

Damit bin ich mit meinem Vortrag am Ende.

(Beifall bei den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie uns noch einmal sagen, was nach den Berechnungen die Neubaustrecke kostet?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Nach heutigen Preisen sind 4,55 Milliarden Euro unser wahrscheinlichstes Szenario. Da haben wir schon erhebliche Einsparungen durch eine verbesserte Bautechnik unterstellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Haben Sie optimistisch gerechnet?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt folgt Herr Holzhey.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Auch wenn Frau Gönner gesagt hat, die Strecke sei wirtschaftlich, behaupte ich das Gegenteil und versuche das jetzt anhand der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Bundes, die gerade frisch herausgekommen ist, nachzuweisen. Ich hatte die Thesen schon einmal, ich glaube, am zweiten Schlichtungstag aufgestellt. Jetzt haben sie sich aus meiner Sicht bewahrheitet. Hier ist die Nutzen-Kosten-Analyse, wie sie der Bund jetzt präsentiert hat (Anlage 11). Das ist der Hauptfall. Das möchte ich betonen, weil Frau Gönner die Sensitivitätsanalyse, also die Variantenrechnung erwähnt hat, aber noch immer gilt das Verhältnis zwischen Koch und Kellner. Das ist erst einmal der Hauptfall, der hier natürlich mit der Mottgers-Spanne – mit dem Abzweig, zu dem ich gleich noch kommen werde – ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 vorsieht. In der rechten Spalte sehen Sie den Gesamtnutzen ganz unten mit ungefähr 3 Milliarden Euro durch rund 2,5 Milliarden Euro Kosten. Diese 2,5 Milliarden Kosten mögen Sie jetzt nicht irritieren. Das ist der Barwert der 2,89 Milliarden Euro. Das ist die Zahl, die jeder kennt. Wegen des Nutzens, der in der Zukunft liegt – wir bauen nicht ad hoc alles sofort, sondern haben eine zehnjährige Bauphase –, zinst man die Baukosten genauso wie den Nutzen ab. Dann ergibt sich das Verhältnis von 1,2.

1,2 ist nach verkehrlichen Maßstäben ein erschütternder Wert. Normalerweise baut man so etwas nicht, weil man immer weiß, dass die Nutzen meistens überkalkuliert werden und die Kosten meistens doch etwas höher liegen als man denkt.

Jetzt sehen Sie einmal – das war die These, die wir schon in der zweiten Sitzung aufgestellt hatten –, was passiert, wenn Sie den Güterverkehr herausnehmen. Warum sagen wir das? Wir sagen zum Ersten, es gibt diese 16 Züge nicht. Das kann das Verkehrsministerium gerne schreiben, aber es gibt keine betriebswirtschaftliche Logik dafür. Sie fahren einen Zug, der auf der Neubaustrecke fährt, immer günstiger über die Altstrecke. Das ist so. Sie können ihn besser behängen, Sie haben einen günstigeren Trassenpreis und energetisch ist er besser. Es gibt also keinen Grund, über die Neubaustrecke zu fahren, auch wenn es inzwischen kein leichter Güterzug mehr ist. Auch beispielsweise im unbegleiteten kombinierten Verkehr fahren Sie darüber niemals einen Zug. Das kann Ihnen jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen be-

stätigen. Die DB wird das auch nicht tun. Es sei denn, sie müsste es wegen der Kapazität. Dazu steht aber wiederum im Gutachten, wir haben dort gar kein Kapazitätsproblem.

Dann gäbe es noch den zweiten Effekt im Güterverkehr, dass also tatsächlich mehr Verkehr auf der Altstrecke entsteht. Dazu hat Herr Kefer damals in der zweiten Sitzung schon sehr vehement – ich glaube, das war sogar in der „Tagesschau“ – betont, dass das sehr primär eine Strecke des Personenverkehrs sei. Ich behaupte, das ist nur eine Strecke des Personenverkehrs. Es gibt nun einmal die harten Zahlen, dass seit Jahren der Verkehr dort abnimmt. Das sogar in den Jahren, in denen wir überall sonst einen Aufschwung im Güterverkehr hatten. Ich kann keinen Grund erkennen, warum sich das ändern soll, weil deutschlandweit oder sogar europaweit die Laufwege eben anders sind. Man fährt, wenn es geht, nicht darüber. Nur dann, wenn man muss, weil man beispielsweise Quelle oder Ziel in dieser Gegend hat. Insofern behaupte ich, dass die Wirtschaftlichkeitsrechnung – freundlich formuliert – geschönt ist. Wir kommen gleich dazu, was man noch getan hat.

Herr Wölfle, bitte eine Folie weiter. Das würde passieren, wenn man den Güterverkehr herausnimmt, wenn man also alles herausnimmt, auch die Kosten des Güterverkehrs. Sie sehen, dann landet die Strecke bei 0,92. Weil das nicht sein durfte, hat man dann damit begonnen, eine Sensitivität zu rechnen. Das ist ein einmaliger Fall. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass es in der Bundesverkehrswegeplanung jemals einen solchen Fall gab.

Eine Folie weiter, Herr Wölfle. Hier noch einmal eine Folie zur Bedeutung des Güterverkehrs, um zu sehen, warum sogar 16 Züge wichtig sind. Hier haben wir zum Vergleich die Rheintalbahn. Sie sehen, dass die eingesparten Lkw-Betriebskosten – das ist immer die Position des Güterverkehrs – 90 % des Gesamtnutzens ausmachen. Daran sieht man einmal, wie bedeutsam in der Rechnung des Bundes der Personenverkehr ist. Das ist dann auch der Grund, warum Wendlingen – Ulm mit relativ hohen Kosten, aber quasi ohne Güterverkehr in der Rechnung sehr schlecht abschneidet.

Eine Folie weiter, Herr Wölfle. Jetzt zu dem – ich nenne das so – PR-Trick, das mit 1,5 zu verkaufen. Man hat auch in den Medien gelesen, das Ganze sei ohne den Bau der Mottgers-Spange, die oben eingezeichnet ist, bei 1,5. Mottgers ist ein Abzweig zwischen Frankfurt und Fulda, der an die erste Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg, die wir in Deutschland hatten, herüberführt. Die Idee ist, dass man sich die Spessartstrecke, die von der Topografie her auch nicht gerade angenehm ist, erspart und den Personenverkehr darüber lenkt. Dann hat man zwar einen etwas längeren Laufweg, aber man fährt sehr viel schneller. Man trifft vor allen Dingen auf die im Abschnitt Würzburg – Fulda notorisch schwach ausgelastete Strecke (ein Zug pro Stunde). Das ist also die Idee. Das ist eigentlich schlau gedacht. Das Problem bei der Spange ist, dass sie in der Tat sehr teuer ist. Sie liegt auch in einem nicht



ganz einfachen Gebiet. Es ist richtig, diese Spange liegt planerisch wesentlich weiter zurück. Das stimmt.

Wenn Sie aber dieses Argument konsequent anwenden, dürfen Sie auch Frankfurt – Mannheim nicht ansetzen; denn das Ganze heißt seit jeher in der Bundesverkehrswegeplanung Ziel-Szenario 2025. Ich glaube, es wird keiner ernsthaft behaupten, dass wir bis 2025 die Strecke Frankfurt – Mannheim haben werden. Im Übrigen war immer die Maßgabe, der Zielzustand in der Bundesverkehrswegeplanung wird unabhängig von den politischen und planerischen Prioritäten untersucht; denn es soll eigentlich das Ergebnis sein, dass man zuerst untersucht, ob das sinnvoll ist, und dann seine Planung darauf ausrichtet. Es ist also wirklich ein einmaliger Vorgang, den es meines Wissens so noch nicht gegeben hat, eine Strecke gezielt herauszunehmen. Ich kann auch sagen, das Ganze ist erst vier, sechs oder acht Wochen vor Schluss geschehen. Bei einigen Zwischenständen sah man diese Sensitivität noch nicht.

Ich kann gleich auch zeigen, woran man diese Hektik erkennen kann. Zunächst aber noch etwas zum Effekt. Es ist klar, wenn Sie die Mottgers-Spange herausnehmen, wodurch die Schnelligkeit dieses Laufweges quasi geschädigt wird, ist der Laufweg über Mannheim und Stuttgart der attraktivere. Aus Kölner Sicht kann er trotzdem der attraktivere sein, aber für Frankfurt – München gilt das nicht. Da kommen Sie zu einem genauen Gleichstand. Ich würde schon einmal sagen, dass das Wichtige der Quell-Ziel- – –

(Ingulf Leuschel: Absolut richtig! Aber ich habe auch nie etwas anderes gesagt!)

– Das sage ich auch nicht. Ich sage nur – wir kommen gleich dazu, warum das wichtig ist –, Frankfurt – München hat auch wichtige Quell-Ziel-Funktionen. Ich glaube, das werden Sie zugestehen.

Die nächste Folie bitte. Jetzt schauen Sie einmal auf die Gliederung der Langfassung des Gutachtens. Schauen Sie nicht auf das, was der Bundesverkehrsminister an die Presse verschickt hat, sondern auf das, was in der Langfassung steht. Sie sehen, dass der Hauptfall der Hauptfall ist. Das, was Frau Gönner eben gepriesen hat – auch mit Verweis auf das Schreiben –, ist die Sensitivität, also die Variantenrechnung. So ist das richtige Verhältnis. Wie gesagt, warum man da eine Sensitivität rechnet, ist mir schleierhaft. Wir wissen alle, warum man das tut. 1,2 wäre eben sehr gefährlich gewesen.

Als Beleg noch extremer ist, dass die Projekte, die durchgefallen sind – übrigens ein Projekt mit 1,0, wobei Sie sich vorstellen können, was das – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigen Sie bitte, können Sie einmal das erklären, was Sie da mit den Zahlen zeigen? 8-1 und 8-44 und 9-18

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das sind Seitenzahlen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ach, das sind Seitenzahlen?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Ja, das sind Seitenzahlen. Die sind so komisch nummeriert. Das ist das Inhaltsverzeichnis, das zeigt, Sie haben in dieser Untersuchung 38 Planfälle und bei einem einzigen wird eine Sensitivität untersucht. Das ist auffällig.

Wenn Sie jetzt auf die Projekte schauen, die durchgefallen sind, würde man unterstellen – wenn Sie derzeit in alle Regionalpressen in Deutschland schauen – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich muss Sie leider noch einmal unterbrechen. Sie müssen einmal die Überschrift erklären: „Projektdossiers für Einzelmaßnahmen mit einem Projektzuschnitt gemäss ...“ Ich habe wirklich darum gebeten, dass die Folien so formuliert werden, dass man sie versteht.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das habe nicht ich formuliert, sondern das ist das Originalinhaltsverzeichnis aus dem Bundesverkehrswegeplan. Dafür sind die Dossiers auch gar nicht wichtig. Das sind die Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan stehen und die man einzeln untersucht hat. Ich möchte nur zeigen – das kann man unschwer erkennen –, es gibt ein einziges Projekt, das eine Hilfsrechnung an die Hand bekommen hat.

(Tanja Gönner: Falsch!)

– Sondern? Welche noch?

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich kann Ihnen gern den Auszug geben. Sensitivitätsberechnung für Löhne – Braunschweig – Wolfburg, Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier, München – Mühldorf – Freilassing,

(Michael Holzhey: Warum stehen die dann da nicht drin?)

Luxemburg – Trier – Koblenz.

– Das müssen Sie nicht mich fragen. Wenn Sie aber auf die Zusammenfassung schauen, die Sie anschließend noch bringen werden, sehen Sie, dass dort auch Sensitivitätsberechnungen vorgenommen worden sind.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Moment, Sie meinen die – –

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Die Sensitivitätsberechnung 15 % weniger Personen- und Güterverkehr.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Nein, nein, das ist etwas ganz anderes. Da kommen wir gleich zu.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Dann müssen Sie die richtige Bezeichnung wählen.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Nein, das ist etwas ganz anderes.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Sensitivitätsberechnung – –

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das ist eine normale – – Wir kommen gleich dazu.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was hat die Folie für einen Sinn? Was soll die uns sagen?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das sagte ich gerade. Sie sagt uns als Beleg – – Das ist eine Kette von Belegen. Ich möchte zeigen, dass es nicht normal ist, kurz vor Schluss in einem geregelten Verfahren, das seit 30 Jahren das gleiche ist, eine Sensitivitätsberechnung durchzuführen – das ist nicht normal, das gab es bisher nicht –, und sie dann auch noch – da kommen wir gleich zu – in der Kurzfassung als Hauptfall zu verkaufen. Hier ist sie eindeutig die Sensitivität. Wenn Sie gleich die Zusammenfassung sehen, dreht man das um.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt noch einmal zur Sensitivitätsrechnung. Sind das Alternativrechnungen?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Machen Sie einmal ein Beispiel.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das ist zum Beispiel das, was Frau Gönner sagte. Sie haben in jedem Projektdossier die Rechnung, sozusagen eine Sicherheitsrechnung, wie dann, wenn die wichtigsten Nachfragefaktoren 15 % weniger sind, also zum Beispiel Ihre Prognosen geringer ausfallen –, das Ergebnis ausfällt. Das macht man bei jedem Fall.

Hier ist das aber ein ganz anderer Fall. Hier ändere ich die Modellmethodik, indem ich sage, angenommen die Mottgers-Spange würde nicht gebaut. Es ist aber immer Standard in der Bundesverkehrswegeplanung gewesen, die Zielsetzung simultan zu unterstellen. Das macht auch Sinn, weil man nicht gerade die einzelnen Projekte gegeneinander ausspielen will. Wenn Sie das täten, müssten Sie exponentiell viele Sensitivitäten rechnen, weil sie immer eines herausnehmen können.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was müssten Sie machen? Eine exponentielle?

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Sie hätten mathematisch extrem viele Fälle, um zu zeigen, wie es wäre, wenn Sie eine Strecke irgendwo herausnehmen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will nur fragen, ob es notwendig ist, dass wir das hier behandeln.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Das ist notwendig, weil wir jetzt sehen – –

(Werner Wölflé: Es geht darum zu zeigen, welche Ausnahme es darstellt, dass man die Mottgers-Spange herausnimmt!)

– Ja.

Das ist mir schon wichtig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das heißt, Sie haben die Mottgers-Spange angesprochen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich will einmal versuchen, das zu übersetzen. Herr Holzhey, sie wollen Folgendes sagen: Die Mottgers-Spange als solche ist eigentlich Ihrer Interpretation nach der Normalfall. Damit ist die NKU-Faktor 1,2.

(Michael Holzhey: Richtig!)

Die Mottgers-Spange existiert heute aber nicht. Bei der Nichtexistenz der Mottgers-Spange ist der Faktor 1,5.

(Michael Holzhey: Ja!)

Sie versuchen darzustellen, dass nicht die 1,5 der normale Regelfall sind, sondern die 1,2 der normale Regelfall sind.

(Michael Holzhey: Das hatte ich schon ganz am Anfang gesagt!)

Herr Holzhey, wir können das abkürzen. Damit leben wir. Das bleibt so lange Spekulation, bis die Mottgers-Spange finanziert und realisiert ist. Bis dahin ist die NKU 1,5.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Nein, die NKU ist nicht 1,5. Dann kann ich auch sagen, nehmen Sie bitte Frankfurt – Mannheim heraus. Dann bricht Wendlingen – Ulm morgen sofort zusammen. Das wissen Sie auch. Frankfurt – Mannheim ist auch nicht finanziert. Sie können doch nicht beliebig ein Projekt herausnehmen, so wie Ihnen das gerade passt. Das geht nicht. Das ist das, was die Menschen draußen seit Jahren bei diesem Projekt erleben. Immer dann, wenn es eng wird, schiebt sich eine

schützende Hand darüber. Das kann nicht sein. Das hat es noch nie gegeben, dass man ganz bewusst einen Fall herausnimmt.

**Dr. Gerhard Heimerl (Projektbefürworter):** Herr Holzhey, die Fahrzeiten, die vorhin Herr Leuschel genannt hat, sind ohne den Ausbau der Strecke Rhein/Main – Mannheim.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Im Bundesverkehrswegeplan ist die Strecke Frankfurt – Mannheim unterstellt. Da ist sogar die Strecke Ulm – Augsburg als gegeben unterstellt. Dies allerdings in einer abgespeckten Version.

Hier kann man sehen, wie die Gutachter im Sensitivitätsfall gearbeitet haben. Sie sagen oben den Satz:

*Ordnet man die im Korridor Rhein/Main – München zu erwartenden verkehrlichen Nutzen vollständig der ABS Stuttgart – Ulm – Augsburg zu, steigt das NKV von 1,2 auf 1,5.*

Jetzt stellt sich die Frage, warum man das vollständig dem zuordnen sollte. Wenn Sie die Fahrzeiten Frankfurt – Stuttgart – München in Relation zu Nürnberg vergleichen, haben Sie den Fall, dass Nürnberg fast immer der günstigere Fall ist außer im zweitletzten Fall bei der Sensitivitätsrechnung. Bei drei Minuten wird aber keiner behaupten, dass das der entscheidende Faktor sei.

In der Tat – da hat Herr Leuschel recht –, von Köln aus gesehen gibt es unterschiedliche Fälle. Dreimal kann die Strecke über Stuttgart und dreimal über Nürnberg besser sein. Ich kann aber nicht erkennen, wie man die gesamte Mehrnachfrage diesem Korridor zuordnen kann. Das ist einfach nicht plausibel.

(Ingulf Leuschel: Das habe ich auch überhaupt nicht gesagt!)

– Ich sage das auch nur in den Raum.

(Ingulf Leuschel: Unterstellen Sie mir bitte nicht Dinge, die ich nicht gesagt habe!)

Das ist die Methodik, die hier angewandt wurde und die entscheidend dafür ist, ob so ein Projekt durchkommt. Das muss man schon einmal offenlegen dürfen.

Abschließend komme ich jetzt noch zur Finanzierung. Ich möchte damit zeigen, dass man die Strecke Wendlingen – Ulm niemals in zehn Jahren bauen kann. Baulich ist das vielleicht möglich, aber das halte ich auch schon für knapp. Ich glaube, dass wir über die Finanzierung einen handfesten Engpass bekommen. In der Tat habe ich heute dazugelernt, dass Sie bei der Strecke Wendlingen – Ulm 150 Millionen Euro endfinanzieren. Oder ist das Vorfinanzierung? Bisher habe ich immer etwas von Vor-

finanzierung gehört. Dann müsste man die mit hineinnehmen. Das war mir nicht bekannt. Dann steht da jetzt 1,1 Milliarden Euro bis 2015 einschließlich Baden-Württemberg.

(Carsten Scherf: Plus EU-Mittel!)

– Ich glaube, die hatten Sie nach hinten – –

**Carsten Scherf (Projektbefürworter):** Nein, nein, die werden vor 2016 eingesetzt. Das steht im Finanzierungsvertrag.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Waren die auf Ihrer Folie nicht hinten?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Da gab es eine Fußnote, unter der vermerkt war, Einsatz bis 2013.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Es bleibt aber dabei, auch wenn Sie die EU-Mittel einsetzen, haben Sie ab 2016 das Problem, dass Sie um die 400 Millionen Euro für die Tranchen brauchen, die Sie dann in den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019 benötigen. Das bedeutet 400 Millionen Euro inklusive der Mehrkosten, die Sie noch finanzieren müssen, plus rechnerisch die 56 Millionen Euro aus Stuttgart 21, die Sie auch vom Bund bekommen. Das wären nach meiner Rechnung 40/45 % des Bundesetats über mehrere Jahre hinweg – das halte ich für optimistisch –, wenn die Baukosten hinkommen. Das ist sowieso die Eingangsbedingung. Ich glaube, dass es darauf hinausläuft, dass Sie – wie bei so vielen Projekten – die Bauzeit aus finanziellen Gründen strecken müssen. Ich glaube, dass man auf lange Sicht nicht mehr als 250 Millionen Euro pro Jahr bekommt. Das zeigt die langfristige Erfahrung. Manchmal sind es 300 Millionen Euro. Sehr viel mehr schafft man aber nicht.

Dann stellt sich die Frage, was die Alternative ist. Das ist eben in der Rückkopplung auf Stuttgart 21 ein echtes Problem. Wenn das betrieblich wirklich genau an den gleichen Zeitpunkt gekoppelt wird, muss die Finanzierung stimmen. So ein Fall ist mir in der Größenordnung bisher nicht bekannt.

Ich komme zur letzten Folie. Frau Gönner hat gesagt – so habe ich sie verstanden –, dass Landesregierungen immer recht haben oder zumindest immer prüfen, ob sie recht haben.

(Tanja Gönner: Nein! Ich habe nur gesagt, dass wir bei unseren Aussagen darauf achten müssen, dass – –)

– Sehen Sie, Ihr Vorgänger oder Vorvorgänger – das weiß ich schon gar nicht mehr – hat das vor sieben Jahren gesagt:

*Die Landesregierung geht davon aus, dass der viergleisige Ausbau der Rheinschiene und die Neubaustrecke Mannheim – Frankfurt bis zum Jahre 2011 im Wesentlichen bereits realisiert sind.*

Wir haben heute den Realisierungsstand von 0 % bei der Strecke Frankfurt – Mannheim und von 40 % bei der Strecke Karlsruhe – Basel. Ich behaupte, auch wenn mehr Nachdruck auf Ihrem Projekt liegt – das würde ich unbestritten zugestehen –, werden Sie es nicht schaffen, es bis 2019 zu finanzieren, weil das absoluter Bestfall wäre. Den kann man nach menschlichem Ermessen nicht erreichen.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Projektgegnern)

**Peter Conradi (Projektgegner):** Es ist doch sehr ärgerlich, dass hier über ein Projekt der Bundesregierung diskutiert wird, sie selber aber nicht anwesend ist. Natürlich ist der Haushaltsausschuss des Bundestages einer der wichtigsten Institutionen, aber der hätte sich gewiss nicht daran gestört, wenn das Bundesministerium für Verkehr usw. hier gewesen wäre und gegenüber der Kritik, die hier erhoben wird, seine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung begründet hätte. Für mich ist das eine sehr einfache Frage, Herr Dr. Geißler. Ich versuche das einmal ganz einfach zu sagen, sodass das jeder versteht.

Die vorletzte Kostenrechnung der Bundesregierung für die Neubaustrecke lag bei 2 Milliarden Euro. Damals hat sie eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung gemacht, die von 40 Leichtgüterzügen und soundso viel sonstigen Reisenden ausging. Okay? – Ja, so war das. Wir haben das immer bezweifelt.

Jetzt sind die Kosten in diesem Sommer plötzlich um 50 % gestiegen. Von 2 Milliarden Euro sind Sie jetzt bei 3 Milliarden Euro gelandet. Jetzt war ich wirklich gespannt, wie die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung aussieht. Da muss sich etwas verändern. Wenn die Kosten um 50 % steigen, müssen Sie den Nutzen, um mindestens auf die 1 zu kommen, um 50 % steigern. Nein, auf einmal sind es nur noch 16 oder 14 Leichtgüterzüge statt früher 40. Wo kommt dann der volkswirtschaftliche Nutzen her? Der kommt daher, dass offenbar unglaubliche Reisendenzahlen manipuliert werden, indem im Netz irgendwo anders, was sonst nicht üblich war, Reisenden nach hier verlagert werden, die nach dem Wunsch eines Mitglieds Ihrer Regierung, Herr Ministerpräsident, alle über Stuttgart fahren sollen.

Irgendeiner von Ihnen hat gesagt, er will – das war der Wirtschaftsminister, ich wollte ihn hier nicht bloßstellen – nicht, dass die Menschen von Frankfurt über Würzburg nach München fahren, sondern er will, dass die Menschen künftig von Frankfurt unter Stuttgart durch nach München fahren. Ich frage: Was für ein Interesse haben wir eigentlich daran, dass mehr Menschen unter Stuttgart hindurch nach München fahren? Die mehr Menschen, die aber unter Stuttgart hindurch nach München fahren

sollen, sind doch offensichtlich die Basis dafür, dass die Bundesregierung einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 1,5 ausrechnet. Diese Kosten-Nutzen-Rechnung halte ich für abenteuerlich. Es ist nicht Ihre und auch nicht die der Landesregierung, sondern die Bundesregierung müsste eigentlich anwesend sein und dazu Auskunft geben. Ich kann Wini Hermann nur bitten, die in Berlin richtig zu quälen und zu sagen: Ihr müsst uns einmal belegen, wie ihr bei höheren Kosten mit weniger Zügen trotzdem eine volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit erzeugt. – Herr Ministerpräsident, das ist wirklich ein echtes Phantom.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Conradi, ich kann und ich will die Einlassung nicht kommentieren. Dies schlichtweg deswegen nicht, weil das von jemand anderem hier beigesteuert worden ist. Insofern bin ich vollkommen bei Ihnen.

Meine Bitte wäre, da wir heute das Thema irgendwie abschließen wollen, dass wir noch einmal auf die Kosten zurückkommen. Dazu hat Herr Vieregg eine Vorstellung gebracht, in der er sagt, diese Strecke kostet zwischen 5 und 10 Milliarden Euro.

(Zurufe)

– Na ja, wenn ich mir anschaue, was da drin steht, ist das schon so.

(Winfried Kretschmann: Wahrscheinlich 4,5! Ein mittlerer Wert!)

– Ah ja.

(Hannes Rockenbauch: Wir hätten uns zu Stuttgart 21 erwartet, dass man genau so etwas macht! Ein Worst case, einen guten Fall und dann macht man den wahrscheinlichen Fall! Das haben wir heute Morgen immer genau für Stuttgart 21 eingefordert! Das haben Sie nicht gemacht! Das haben jetzt wir vorbildlich gemacht!)

– Ja, ja, Herr Rockenbauch, ich interpretiere das anders. Wir haben zu Stuttgart 21 eine Kostenkalkulation aufbauend auf einer ingenieurmäßigen Durchplanung des Projektes gemacht. Herr Vieregg hat eine Kostenschätzung abgeleitet aus anderen Projekten gemacht. Er braucht eine Spanne, weil er es nicht weiß.

Herr Vieregg, jetzt würde ich gerne auf das Chart 7 zurückkommen, das Sie gezeigt haben. Dieses Chart 7 ist eines, das schwierig für den Betrachter zu verstehen ist. Die Linie, die Sie dort eingetragen haben, hat aber einen entscheidenden Nachteil. Sie gehe nämlich davon aus, dass sich bei jedem Vergleichsprojekt, das Sie hier drinstehen haben, der Anteil, der nicht auf den Tunnelbau entfällt, immer auf 1,2 Milliarden Euro beläuft. Das ist nämlich der Aufsatzpunkt der Linie.

(Dr. Martin Vieregg: Nein, das ist falsch!)



– Selbstverständlich, weil die weitere Steigerung rechnen Sie in Euro pro Kubikmeter um. Ich kann nur noch einmal wiederholen: Das, was Sie dort für die Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München eingetragen haben, ist – wir haben die Kosten genau zurückgerechnet, weil wir schließlich auch die Kosten haben – mindestens doppelt so hoch als das, was tatsächlich für den Tunnelrohbau dort drin ist. Das heißt also, Ihre Vermutung, dass die Strecke hier zwischen 4 und 6 Milliarden Euro kostet, würde sich, wenn dieser Stützpunkt schon um 100 % falsch ist, genau halbieren. Dann sind wir wieder bei den 3 Milliarden Euro.

Ich möchte noch gerne einen anderen Analogieschluss bringen. Wenn wir heute Stuttgart 21 und die Neubaustrecke miteinander vergleichen, haben wir praktisch die gleiche Streckenlänge und die gleiche Tunnellänge. Bei Stuttgart 21 haben wir aber im Gegensatz zur Neubaustrecke einen sehr, sehr großen und komplexen Hauptbahnhof, der kostenmäßig hinzu kommt, und wir haben eine relativ aufwendige Anbindung des Flughafens, die ebenfalls hinzu kommt. Wenn Sie dann aus den durchkalkulierten Kosten von Stuttgart 21, die wir heute Morgen diskutiert haben und zu denen die Wirtschaftsprüfer bestätigt haben, dass die innerhalb des finanzierten Rahmens liegen, diese beiden Besonderheiten von Stuttgart 21 herausnehmen, weil sie bei der Strecke Ulm – Wendlingen nicht da sind, kommen Sie ebenfalls auf eine Größenordnung von 3 Milliarden Euro. Sie können mir nicht erklären, dass die Strecke Ulm – Wendlingen ohne den Bahnhof und die Flughafenanbindung deutlich teurer ist als Stuttgart 21.

(Hannes Rockenbauch: Das liegt daran, weil Sie Stuttgart 21 falsch rechnen!)

– Herr Rockenbauch, die Diskussion hatten wir heute Morgen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Möchte sich dazu noch jemand äußern?

(Zurufe: Ja!)

– Bitte schön.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Ich möchte das schon richtigstellen. Ich habe leider den Eindruck, dass Herr Dr. Kefer die Grafik noch nicht verstanden hat. Die Werte mit Baukosten pro Kubikmeter Tunnelvolumen sind völlig unabhängig von dem Bodensatz mit den 1,2 Milliarden Euro. Dieser Bodensatz mit den 1,2 Milliarden Euro ist ganz speziell für die Strecke Wendlingen – Ulm. Dann gibt es eben Erfahrungswerte, zum Beispiel den Katzenbergtunnel mit Tunnelbohrmaschine und leicht korrigiert auf den heutigen Preisstand – das ist ein recht junges Projekt – mit 220 Euro. Bei der Ingolstadt-Strecke kommt man – auch wieder preisbereinigt – wirklich nur beim Rohbau und entsprechend der Kosten, die in den Fachartikeln sauber dargestellt sind, eben auf 600 Euro. Der Wert, den wir mit den 4,5 Milliarden Euro ermittelt haben, ist ein Durchschnittswert, den wir aber nicht pauschal als Durchschnittswert

ermittelt haben, sondern wir haben jeden Tunnel – beim Boßler-Tunnel haben wir drei verschiedene Abschnitte separat gerechnet, weil die geologisch nicht vergleichbar sind – gesondert gerechnet. Dann kommen wir eben auf diese 4,5 Milliarden Euro. Ich kann nicht verstehen, dass Sie dazu sagen, das sei um ungefähr 100 % ungenau.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Vieregg, akzeptieren Sie doch einfach einmal, dass wir die Kosten für den Rohbau kennen, nachdem wir das Projekt abgewickelt haben. Sie sind aber auf Schätzungen angewiesen. Sie wissen das nicht. Das ist der große Unterschied.

Außerdem würde ich jetzt gerne kurz an Herrn Wittke abgeben, der ebenfalls zu dem Thema noch einmal einen – –

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Herr Kefer, tun Sie einfach einmal die Fakten auf den Tisch und verstecken Sie sich nicht immer hinter Herrschaftswissen. Das geht nicht. Wir haben das seit heute Morgen. Sie tun die Fakten nicht auf den Tisch, verstecken sich dahinter und diskreditieren die Leute, die aus der Fachliteratur Zahlen zitieren. Dann seien Sie so ehrlich und geben Sie uns endlich mal Ihre Kubikmeterpreise raus. Machen Sie das doch einfach einmal. Dann haben wir hier Klarheit.

(Beifall bei den Projektgegnern)

Das ist für die Zuschauerinnen und Zuschauer unerträglich. Sie wissen alles, aber Sie sagen nicht, was die tatsächlichen Preise sind. Hier ist die Faktenschlichtung. Dann wollen wir die Zahlen hier auch haben.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Rockenbauch, lassen Sie mich einmal kurz an Herrn Wittke abgeben. Dann würden wir gerne auch die Wirtschaftsprüfer – –

(Winfried Kretschmann: Das wollen wir jetzt wirklich wissen!)

– Herr Kretschmann, dann werden wir die Wirtschaftsprüfer zu dem Thema noch einmal hören, weil es auch eine Überprüfung dieser Zahlen gegeben hat.

(Hannes Rockenbauch: Was kostet Nürnberg – Ingolstadt?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Wirtschaftsprüfer sind – –

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich sagte doch, Nürnberg – Ingolstadt hat die Hälfte von dem gekostet, was hier eingetragen ist. Das habe ich doch gesagt.

(Hannes Rockenbauch: Dann landen Sie genau bei 4,5 Milliarden Euro!)

– Nein, landen Sie nicht.

Auf das zweite Argument, was ich mit dem direkten Vergleich zu Stuttgart 21 gebracht habe, sind Sie bislang überhaupt noch nicht eingegangen. – Herr Wittke bitte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, gut, wir hängen immer wieder an dem alten Thema, was der Kilometer kostet. – Bitte schön, Herr Wittke. – Wir kommen nachher darauf noch einmal zurück. Herr Kretschmann, wollen Sie zuerst? Vielleicht kann Herr Wittke darauf dann antworten. Bitte schön.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Es ist erst einmal klar, dass es das Vernünftigste ist, was man machen kann, empirisch zu schauen, was bisher vergleichbare Bauprojekte gekostet haben. Dem kann jeder mit einem einigermaßen Hausverstand folgen. Das ist evident und die sicherste Methode für eine Voraussage überhaupt.

Herr Kefer, ich weiß nicht, warum Sie das so scheuen. Das ist mir schleierhaft. Es müsste doch gängig sein, dass man bei vergleichbaren Projekten den Kilometer Tunnel immer mit den Varianten des geologischen Untergrundes vergleicht. Damit kann jeder Mensch etwas anfangen. Das kann er auch nachprüfen. Ich weiß nicht, warum Sie sich dagegen wehren.

Wenn Sie jetzt Berechnungen, bei denen es gemacht wurde, infrage stellen und sagen, Sie haben eigene Berechnungen, legen Sie die bitte einfach vor. Legen Sie Ihre eigene Kostenschätzung zum Katzenbergtunnel oder was auch immer vor. Dann kommen wir hier ganz schnell weiter. Ich sehe nicht, wo das Problem sein soll, außer dass Sie immer mauern und sich hinter Ihren Betriebsgeheimnissen oder was weiß ich verstecken. Das kann ich nicht einsehen.

Die Methode ist gängig und wendet jeder Rechnungshof an. Der prüft ex post. Darum ist der so bedeutend. Aus dem ex post, was der Rechnungshof prüft, leiten wir Forderungen für die Zukunft ab. Deshalb gibt es den Rechnungshof. Wenn es ihn nicht gäbe, müssten wir ihn erfinden, weil das eine geniale Methode ist; denn der Mensch kann nicht in die Zukunft sehen, sondern nur in die Vergangenheit. Das gehört zu einer menschlichen Existenz dazu. Wir sind halt nur Menschen und keine Götter.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich darf einmal Folgendes feststellen: Ich glaube, die ganze Verwirrung ist durch die nicht von vornherein verständliche Grafik entstanden, die wir gerade mit dem Strich von 0 nach oben und den weiteren grünen Strichen gesehen haben. Können Sie das vielleicht noch einmal zeigen?

(Winfried Kretschmann: Wini Hermann hat vorhin zum Gotthardt-Tunnel eine gezeigt! Immer wieder machen die das!)

Ist es nicht viel einfacher, wenn wir jetzt einen Tunnel nehmen, von dem wir die Kosten kennen, die auch kein Geheimnis mehr sind?

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Nürnberg – Ingolstadt – München! Einverstanden)

– Ja, nehmen wir einmal Ingolstadt – München. Was kostet der Tunnel pro Kilometer?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die Hälfte von dem, was Herr Viereggs sagt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also wie viel?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** In der Größenordnung gut 300 Euro pro Kubikmeter.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** 300 Euro pro Kubikmeter. Gestern habe ich mich mit Herrn Wittke unterhalten. Das kann man ohne eine solche Grafik feststellen. Man kann sagen, ein Tunnel im Alaufstieg ist vermutlich um 1,xy teurer als Nürnberg – Ingolstadt.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Genau dazu würde ich gerne Herrn Wittke um eine Stellungnahme bitten. Er hat nämlich eine Meinung dazu.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann kann ich vielleicht die 300 Euro mit irgendeinem Faktor multiplizieren. Wir haben 33 km. Die kann man auch noch einmal multiplizieren. Dann kann man feststellen, weil Sie die Kosten für die Gesamtstrecke angeben, ob Sie einigermaßen richtig kalkuliert haben oder nicht. Das ist eine einfache Dreisatzrechnung. Dazu braucht man keine Grafik.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Genau. Wenn man die 300 Euro pro Kubikmeter mit dem Querschnitt, der dort ausgebrochen wird, multipliziert, kommt man auf eine Größenordnung von ungefähr 23.000 Euro pro Meter. Diese Größenordnung von 23.000 Euro pro Meter liegt in etwa dort, wo wir die Richtpreise des Eisenbahn-Bundesamtes haben. Herr Wittke wird das kommentieren. Das heißt also, die Vorspiegelung hier, dass die Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München das Doppelte gekostet hat, ist schlichtweg nicht richtig, sondern wir liegen in etwa dort, wo die Richtpreise des Eisenbahn-Bundesamtes liegen. Wir liegen mit der Neubaustrecke Ulm – Wendlingen ebenfalls in diesem Bereich. Insofern gibt es – –

(Werner Wölfle: Herr Kefer, ich unterbreche Sie ungern – –)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Lassen Sie mal.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das haben wir den Wirtschaftsprüfern auch vorgeführt. Wir haben diese Rechnungen vorgeführt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kann man einmal meine Rechnung nachvollziehen? Das kapiert doch jeder Mensch. Jetzt nehmen wir diese Grafik wieder weg. Die verwirrt total.

(Hannes Rockenbauch: Aber da kann man es sehen!)

– Nichts kann man sehen.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Herr Geißler, das was Sie zu recht einfordern, ist das, was wir seit Monaten die Bahn bitten. Widerlegt doch das, was Vieregg & Rößler aufgelegt hat. Zeigt es uns. Wenn ihr es uns nicht zeigen wollt, beweist es den Wirtschaftsprüfern, und zwar nachvollziehbar. Wir hätten uns und den Zuschauern heute viele Stunden ersparen können.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Herr Dr. Kefer, wenn Sie 300 Euro sagen, gehen Sie bitte einmal bei 300 Euro hoch. Dann sind Sie nämlich bei 4 Milliarden Euro Kosten. Das heißt, es kommt noch einmal 1 Milliarde Euro auf die jetzigen Kosten drauf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Tut mal die Grafik da weg. Das verwirrt eher. – 300 Euro?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** 300 Euro pro Kubikmeter.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Pro Kubikmeter?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Jawohl.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Wittke kann uns doch einmal sagen, ob beim Alaufstieg durch – Sie haben das alles gezeigt – Schwarzjura, Braunjura, Weißjura, mit Anhydrit und ohne Anhydrit, Ölen und allem drum und dran die Kosten pro Kubikmeter Tunnel vermutlich billiger oder gleich teuer oder teurer sind. Dann kann ich vermutlich zu einer Zahl kommen, von der ich ablesen kann, ob die Gesamtberechnung der Bahn für die 33 km richtig oder falsch oder annähernd richtig oder annähernd falsch ist. Dann kommen wir doch weiter. Dann kann man rückwärts berechnen, wie viel Sie da aufwenden. – Herr Wittke, bitte schön.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Ehe ich das mache, würde ich gerne noch einen Hinweis geben. Ich hätte gerne das Chart 4 und das Chart 5 von Herrn Vieregg. Würden Sie so freundlich sein und mir das eben zur Verfügung stellen (Anlage 10)?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist viel besser. Da kann man etwas sehen.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Der stammt aus dem Jahr 1991 und wurde von igi erstellt, als es noch keine Bohrungen entlang dieses Tunnels gab. Dieser wurde von Nachbartrassen extrapoliert, die zum Teil abgebohrt waren. Die wurden auf diese Trasse extrapoliert.

Wie das richtig aussieht, könnte ich auf meinem Chart zeigen (Anlage 12, Folie 18). Der in der Mitte, das ist der Längsschnitt. So sieht das richtig aus. Das heißt, der Braunjura steht wesentlich tiefer an als in dem Chart, das Sie gezeigt haben. Die Geologie ist also anders. So, wie sie da dargestellt ist, ist sie richtig.

Sie haben gesagt, es sind rudimentäre geologische Untersuchungen durchgeführt worden. Herr Vieregge, das trifft für Ihren Längsschnitt zu, aber nicht für diesen Längsschnitt, wenn ich das so sagen darf. Das ist falsch.

Des Weiteren haben Sie gesagt, dass Wasserdrücke von 10 bis 20 Bar zu erwarten sind. Ich hatte hier am vergangenen Samstag zu der Verbindung des Wasserspiegels, die Herr Vieregge sieht – das ist hier oben der Wasserspiegel, den Sie aus Ihrem Schnitt abgelesen haben, der nach Ihrer Aussage zu 20 Bar Wasserdruck hier unten führen würde –, ausführen dürfen, dass es getrennte Stockwerke gibt und dass der Wasserdruck im Braunjura bei 10 bis 15 Bohrungen über längere Zeit gemessen worden ist, wonach sich Wasserdrücke von 4 bis 6 Bar und maximal 9 Bar ergeben haben. Die sind durch Messergebnisse belegt.

Es ist auch nicht richtig, dass die Tunnelschalendicken nicht festgelegt sind. Die Tunnelschalendicken liegen zwischen 40 und 50 cm und sind bemessen auf den Gebirgs- und Wasserdruck, der tatsächlich auftritt.

Zur Erkundungsdichte darf ich das nächste Bild zeigen. Sie hatten beliebt, das rudimentäre Untersuchung zu nennen. Es sind 1.500 Bohrungen mit 51.000 Bohrmeter durchgeführt worden. Für die Tunnel des Alaufstiegs, die Sie gezeigt haben, sind es 81 Bohrungen mit 9.500 Bohrmeter usw. gewesen. Der mittlere Bohrabstand bei Stuttgart 21 beträgt nicht 250 m, wie Sie sagten, sondern 100 m. Hier haben wir 250 m. Die Zahl, die Sie für Stuttgart 21 nannten, trifft für die Tunnel des Alaufstiegs nicht zu. Das ist der Sachverhalt.

Ich darf noch ein weiteres Bild zeigen, das, ich glaube, noch eine Rolle spielt. Dann will ich auch zu den Kosten noch etwas sagen. – Ich hatte Ihnen eben noch ein Einzelchart gegeben. – Sie hatten sich vorhin darüber beschwert oder ich hatte den Eindruck, dass der eine oder andere von Ihnen der Auffassung war, dass die Tunnel in Stuttgart nicht repräsentativ sind, weil sie so klein sind und keine Eisenbahntunnel sind. Ich hatte dieses Chart bewusst weggelassen. Das habe ich einer Veröffentlichung der Deutschen Bahn entnommen, nämlich von einem Vortrag von Herrn Bel-

ter, den er in Innsbruck auf einer Tagung zum Brenner-Tunnel gehalten hat. Es tut mir leid, da steht mein Name. Deshalb zeige ich das Bild nicht (Anlage 13).

Das ist eine Prognose für die Ausbruch- und Sicherungsklassen, die ich seinerzeit für alle Tunnel zwischen Köln – Rhein/Main gemacht habe. Hier ist der Vergleich. In grün ist das dargestellt, was abgerechnet wurde. Wohlgedenkt, für Ausbruch und Sicherung, nicht für die Innenschale. Im Schnitt werden für alle Tunnel die Gesamtkosten um 5 % überschritten. Hier ist um 10 % überschritten, hier sind es 13 % darunter, hier ist um 9 % überschritten. Das ist aber ein völlig anderes Gebirge und die Tunnel sind zweigleisig. Deshalb habe ich das bislang nicht gezeigt. Nachdem Sie aber jetzt vier Projekte aus anderen Gebirgsverhältnissen zeigen, darf ich mir erlauben, dass auch hier kurz zu zeigen. An der Unsicherheit der Prognose zu den geologischen Verhältnissen hat es zumindest nicht gelegen, dass das Projekt teurer geworden ist. Meine Damen und Herren, das kann man daran ablesen.

Dann komme ich zu den Kosten. Das war die Frage, die Sie mir gestellt hatten, Herr Dr. Geißler. Ich schätze, obwohl ich die Kostenermittlungen im Einzelnen – im Vorfeld ja, aber zum Schluss nicht – nicht begleitet habe, dass die Kosten pro laufenden Meter, die Herr Kefer hier genannt hat, in etwa richtig sind und dass es erlaubt ist, sie mit der Tunnellänge zu multiplizieren. Wenn Sie das von mir verlangen, bräuchte ich dafür fünf Minuten Pause. Dann würde ich das gerne tun.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Das würde ich gerne tun!)

Coram publico würde ich das ungern tun.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Das würde ich gerne tun!)

Ich glaube auch, dass die richtig sind. Dann höre ich auch schon auf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie haben meine Frage verstanden?

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Die geologischen Verhältnisse sind gut beschrieben.

(Unruhe)

Die Schwierigkeiten habe ich beim letzten Mal auch genannt. Ich habe Ihnen gesagt, dass dann, wenn Sie die Kosten für den Karst ermitteln und die Strecke verlängern – das habe ich das letzte Mal ausgeführt –, wächst das um 1 oder 2 %. Die Ungenauigkeiten zu den beiden kritischen Fragen, nämlich zu den Druckkräften und dem Karst, liegen also im Bereich der Kostenschätzung. Alles andere ist Standard.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, wenn Sie gestatten, würde ich gerne mit einer relativ einfachen Rechnung – mit einem Dreisatz – zeigen, was von diesen Tunnelpreisen und den spezifischen Preisen zu halten ist?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Zunächst einmal stelle ich fest, dass wir sagen, der Kubikmeter Ausbruch kostet ungefähr 300 Euro pro Kubikmeter. Herr Viereg, wir kommen gleich noch zu einer Sensitivitätsanalyse. Dann schauen wir einmal, was passiert, wenn der Kubikmeter 600 Euro kostet.

Die nächste Frage ist, wie viele Kubikmeter ich eigentlich auf einem Meter Tunnelröhre habe. Da ist die nächste Angabe, die man braucht, dass der auszubrechende Durchmesser ganz grob – wir sind hier bei groben Abschätzungen – 10 m beträgt.

(Hannes Rockenbauch: Es sind zwei Röhren!)

– Darauf komme ich noch zurück.

Es sind ganz grob 10 m. Der Ingenieur weiß, dass die Fläche eines Kreises mit 10 m Durchmesser nach der Formel berechnet werden kann  $D^2 \text{ Pi}/\text{Viertel}$ .  $D^2$  sind, wenn ich 10 m habe,  $100 \text{ m}^2$  mal  $\text{Pi}/\text{Viertel}$  – nachdem  $\text{Pi}$  etwas mehr als 3 ist, sage ich, sind das rund mal 0,75 – mal  $3/4$ . Das heißt also, ich habe auf einen Meter  $75 \text{ m}^3$  Ausbruch.

(Zurufe)

– Entschuldigung, wenn ich das mit einem Meter multipliziere.

Diese  $75 \text{ m}^3$  Ausbruch muss ich jetzt multiplizieren.  $75 \text{ m}^3$  mal 300 Euro pro Kubikmeter. Das ist das, was ich vorhin gesagt habe. Dann komme ich auf den Preis für einen Meter Tunnel.  $300$  mal  $75$  ist  $22.500$ . Das heißt also, nach der Rechnung kostet ein Meter Tunnel  $22.500$  Euro.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Für den Tunnel, für den Sie 300 Euro haben?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Für den Tunnel, für den ich 300 Euro habe.

Jetzt muss ich das mit der Tunnellänge multiplizieren. Bei der Neubaustrecke haben wir 30 km Tunnellänge. Ich muss aber mit 60 km multiplizieren, weil ich zwei Tunnelröhren habe. Das heißt, ich muss als für den gesamten Preis die  $22.500$  Euro mal  $60.000$  m. Dann bekomme ich Euro heraus. Wenn ich das ausmultipliziere mit mal  $60.000$  bin ich bei  $1,350$  Milliarden Euro. Herr Viereg, das ist das, was bei 300 Euro pro Kubikmeter die Tunnelröhren kosten. Bei der Strecke Wendlingen – Ulm – ich



sage es noch einmal – haben wir dazwischen eigentlich nichts Großartiges mehr außer ein paar flachen Strecken.

Wenn ich jetzt die 600 Euro von Herrn Vieregg nehmen würde, müsste ich den Wert nur verdoppeln. Das heißt, dann wäre ich bei 2,7 Milliarden Euro.

Jetzt habe ich für die Neubaustrecke natürlich noch zu berücksichtigen, dass ich 30 km Strecke an der Oberfläche habe. Das ist eine ganz normale Strecke. Diese Strecke an der Oberfläche ist aber erheblich billiger als im Tunnel. Das heißt also, wenn ich die normalen Tunnelkosten nehme, die übrigens auch nach dem Richtwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes in dieser Größenordnung sind, und das noch um das ergänze, was ich für die freie Strecke bezahlen muss, bleibe ich locker unter den 3 Milliarden Euro. Das heißt, ich kann mir sogar noch einen Aufschlag auf die 22.500 Euro oder auf die 300 Euro leisten. Das ist im Endeffekt die Rechnung, die dahinter steht (Berechnung Anlage 14).

Herr Vieregg, Sie müssen mir einmal erklären, wie Sie von 4,5 Milliarden Euro heruntergerechnet tatsächlich auf diese Werte kommen, weil ich das nicht nachvollziehen kann. Mit dieser sehr einfachen Rechnung habe ich Ihnen gezeigt, dass die Tunnelkosten für das Projekt irgendwo in einer Größenordnung von 1,3 Milliarden Euro oder vielleicht auch von 1,6 oder 1,7 Milliarden Euro liegen werden. Wenn ich dann noch das dazu rechne, was die freie Strecke bedeutet, bin ich bei 2,8 Milliarden Euro und nicht bei 4,5 oder 5 Milliarden Euro.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dies unter der Voraussetzung, dass die 300 Euro auch für diesen Tunnel stimmen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Richtig.

(Werner Wölfle: Was hat denn die Gesamtstrecke gekostet?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, Entschuldigung, darf ich einmal dabei bleiben, damit wir das klar machen.

Sie nehmen jetzt die 300 Euro von der Strecke Ingolstadt – Nürnberg und übertragen sie auf die Neubaustrecke.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Jawohl.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es kann aber sein, dass das im Alaufstieg pro Kubikmeter teurer ist. Ist es möglich, dass das teurer ist?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Wittke hat vorhin ausgeführt – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, doch, gestern haben Sie mir gesagt, das ist wahrscheinlich. Oder haben wir uns da missverstanden?

Nehmen wir aber einmal an, es wäre ein bisschen teurer.

(Zurufe)

– Ja, da sind wir dabei. Sie sagen 2,9 Milliarden Euro. Bei 300 Euro bleiben Sie etwas darunter.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Deutlich darunter, weil bei 300 Euro pro Kubikmeter ist das hier der Preis für die Tunnel. Dazu habe ich noch den Preis für die freie Strecke zu addieren, die erheblich billiger ist als der Tunnel. Wenn ich sage, die freie Strecke kostet nur die Hälfte der Tunnelstrecke, müsste ich die Hälfte von 1,350 Milliarden Euro hinzuaddieren. Dann wäre ich bei 2,1 Milliarden Euro.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich kann diese Rechnung voll nachvollziehen. Das ist nämlich die Frage gewesen.

(Zurufe)

– Das ist doch die Frage, um die es geht, verdammt noch mal. Sie wollen doch wissen, ob das richtig gerechnet ist oder nicht. Das hängt doch von der Frage ab, mit wie viel Euro Sie den Kubikmeter Ausbruch berechnen.

(Peter Conradi: Ausbruch oder Baukosten! Ausbruch sind nicht Baukosten!)

– Ja, das muss er sagen.

(Dr. Brigitte Dahlbender: Herr Geißler!)

Herr Kefer, sind die 300 Euro für den Ausbruch oder sind das Kosten?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Kosten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich entschuldige mich für den Fluch. Irgendwie geht es einem manchmal auf die Nerven.

Sie wollen Vergleichswerte haben. Jetzt haben wir das gemacht. Den Preis, den er wirklich eingerechnet hat, will er nicht sagen. Meine Überlegung war doch nur, wenn ich einen Preis von einem vergleichbaren Tunnel habe, muss ich doch errechnen können, wenn ich die Länge unseres Tunnels habe, was das Ding kostet. Wenn ich unterstelle, dass der Preis pro Kubikmeter etwas höher ist, weil das ein schwieriges Gebirge ist, kann ich das machen. Nach der Rechnung haben wir aber noch eine

Spanne drin, also einen Puffer. Ich finde, das kann man jetzt doch nachvollziehen. Infolgedessen ist doch eigentlich die Kardinalfrage gelöst. Zwar über einen kleinen Umweg, aber immerhin so, dass man das einigermaßen einschätzen kann.

(Zuruf: Jetzt Herr Vieregg!)

– Jetzt kommt Herr Vieregg.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Herr Dr. Kefer, wenn Sie diese Rechnung auf die Strecke Ingolstadt – Nürnberg beziehen, bin ich mir sicher, dass Sie nicht die richtigen Kosten herausbekommen, weil dann liegen Sie nämlich ungefähr um dasselbe Verhältnis zu tief. Bei Ingolstadt haben wir nur 27 km Tunnel, aber das hat 3,1 Milliarden Euro gekostet.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Vieregg, das ist das, was ich vorhin sagte. Sie müssen selbstverständlich grundsätzlich bei diesen Betrachtungen immer das herausrechnen, was ansonsten bei dem Projekt noch dabei ist. Deswegen sage ich: Dies ist eine einfache Überschlagsrechnung, die zeigt, in welchen Größenordnungen wir uns bewegen. In Wirklichkeit sind solche Betrachtungen natürlich erheblich komplizierter. Sie können aber von einem ausgehen: Wir haben selbstverständlich nachgeschaut, was der Meter Tunnel laut Richtwertekatalog kostet, was er bei anderen Projekten gekostet hat und was er bei der Neubaustrecke Ulm – Wendlingen gekostet hat. Die Größenordnung, die ich Ihnen gerade eben nannte, die ist bei all diesen Projekten übereinstimmend festzustellen. Das ist auch das, was wir den Wirtschaftsprüfern vorgeführt haben. Das, was Sie vorgeführt haben, ist Spekulation.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich war bei allen Präsentationen von Herrn Vieregg und Herrn Rößler dabei, bei der ersten, S21, bei der zweiten, Neubaustrecke. Das ist alles schon eine Weile her. Da hat die Bahn damals geantwortet, unplausibel, nicht nachvollziehbar, Horrorzahlen. Das war die einzige Mühe, die sich die Bahn gemacht hat.

Jetzt sitzen wir seit heute Morgen um 9:00 Uhr hier. Warum sage ich das? Es wäre Ihnen ein Leichtes gewesen zu sagen, ich rechne jetzt einmal diese neue Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg und weise nach, was das gekostet hat. Wenn Sie die Zahlen nicht herausgeben, hätten Sie uns doch die Richtwerte, die es gibt, einfach entgegenhalten können. Dann hätte man sich mit denen beschäftigen können. So sind wir jetzt darauf angewiesen zu glauben, dass die 300 Euro wahrscheinlich Ihren Büchern entsprechen. Das könnte sein, muss aber nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wenn die Tunnelstrecke einigermaßen vergleichbar ist. Ich habe aufgrund eines Gespräches mit Herrn Wittke vorausgesetzt, dass wegen der schwierigen Geologie der Alaufstieg wahrscheinlich pro Kubikmeter etwas teurer – ein bisschen mehr teurer ist – als bei der Strecke Ingolstadt – Nürnberg.

Jetzt haben wir zunächst einmal die 300 Euro für unsere Strecke, für die 30 km zugrunde gelegt. Da sind wir zu einem bestimmten Ergebnis gekommen. Da ist kostenmäßig ein Puffer zu den 2,9 Milliarden Euro entstanden. Wenn er uns absolut nicht sagen kann oder will, wie er die Kubikmeter tatsächlich gerechnet hat, kann ich aber doch sagen oder annehmen, das ist teurer als Ingolstadt – Nürnberg, aber doch nicht so teuer, dass es über die 2,9 Milliarden Euro hinausgeht. Das ist meine Überlegung. – Herr Wittke, bitte schön.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Sie haben mich gestern Abend etwas anderes gefragt. Darf ich das sagen? Ich hasse es, Sie zu korrigieren, aber Sie haben mich gefragt, ob die Tunnel im Karst teurer sind als andere Tunnel. Darauf habe ich Ihnen im zweiten Teil meiner Antwort geantwortet, Karst tritt nur im Steinmühlentunnel auf, und dort verstärkt im oberen Teil. Das auf einer Länge von 2,4 km mal zwei. Das sind also ungefähr 5 km von den 60 km, bei denen der Karst eine Rolle spielt.

Neulich hatte ich auch ausgeführt, dass dann, wenn man die Zahl der Karsthohlräume, die der Kalkulation zugrunde liegen, um 50 % erhöht, sich die Rohbaukosten nur um 1 % erhöhen, sodass sich also die Kostenerhöhung in Grenzen hält. Das würde ich gerne zur Präzisierung sagen. Das war auf dem Gang.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Das kommt aber fast auf dasselbe heraus.

(Zuruf: Herr Vieregg möchte noch etwas sagen!)

– Wer kommt?

(Zurufe: Herr Vieregg!)

– Ja, bitte schön.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Ein ganz entscheidender Punkt ist, dass gerade die Strecke Ingolstadt – Nürnberg für die Tunnelbauer sozusagen das Horrorbeispiel ist, weil hier die Kosten völlig aus dem Ruder gelaufen sind. Ich habe fast den Eindruck, dass Sie mit den 300 Euro möglicherweise Angebotspreise nehmen, weil nämlich die Abrechnungspreise – nicht nur um 10 oder 20 %, aber den genauen Wert weiß ich nicht – massiv über der ursprünglichen Kalkulation lagen. Das ging so weit, dass man in den Karsthöhlen praktisch Brücken bauen und das verfüllen musste, bevor man da überhaupt einen Tunnel bauen konnte. Es ist für Bayern immer noch ein Schock, dass das alles so wahnsinnig aus dem Ruder gelaufen ist. So weit ich weiß, ist das auch bei keinem anderen Bauprojekt so aus dem Ruder gelaufen als bei der Strecke Ingolstadt – Nürnberg. Deswegen wundert es mich, dass Sie gerade dieses Projekt heranziehen.

Dann muss man auch dazu sagen, wir haben natürlich auch wieder die Preise Ingolstadt – Nürnberg inflationsbereinigt. Die damaligen Baukosten lagen nach unserer

Recherche bei 500 Euro und nicht bei 600 Euro. In den 500 Euro sind auch rechnerisch Zwischenangriffspunkte enthalten, sodass die effektiven Kosten des Ausbruchs auch ein bisschen niedriger waren. Das ist aber alles bei unserer Rechnung berücksichtigt.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Aha, jetzt sind wir also nicht bei 600 Euro, sondern vielleicht bei 400 Euro.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Ja, aber die Rechnung, die wir gemacht haben, ist trotzdem völlig korrekt.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Aha!)

Das sind methodische Korrekturen, die wir machen müssen, Herr Kefer.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja, das heißt also, wenn Sie bei 400 Euro sind und wir bei 300 Euro sind,

(Dr. Martin Vieregg: Nein, 400 macht das nicht aus!)

die wir aus den Ist-Kostenabrechnungen herausgenommen haben, sind wir nicht so weit voneinander entfernt. Sie können nach der Rechnung sogar um 30 % erhöhen und Sie bleiben bei den 2,9 Milliarden Euro und damit innerhalb des Rahmens.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Sie kommen mit Ihrem Kostenansatz aber nie auf die 3,1 Milliarden Euro, die die Ingolstadt-Strecke gekostet hat.

**Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack (Projektgegner):** Die Werte von der Strecke Ingolstadt – Nürnberg sind bekannt. Die Baukosten haben 3 Milliarden Euro betragen. Ich nenne einmal runde Werte. Da haben wir 27 km Tunnelstrecke mit 2,8 Milliarden Kubikmetern. Dann gibt es noch die freie Strecke. Wenn man jetzt für die freien Streckenkilometer einmal 15 Millionen Euro ansetzt, kommt man durch Division der 3 Milliarden Euro abzüglich der Streckenkosten zu einem durchschnittlichen Kubikmeterpreis von 770 Euro. Wenn die Werte, nämlich 3 Milliarden Euro, die Tunnelkubikmeter und die Streckenlänge, die überall publiziert worden sind, richtig sind, ist das eine einfache Rechnung. Dann hat der Kubikmeter 770 Euro gekostet. Wenn natürlich die Strecke teurer war und Sie sagen, die freie Strecke hat 20 Millionen Euro pro Kilometer gekostet, liegen wir bei 700 Euro. Ich kann mir aber nicht vorstellen, wie Sie aus dem Betrag von 3 Milliarden Euro, den die Strecke gekostet hat, die viel kürzer als die Strecke Wendlingen – Ulm ist, auf die 300 Euro kommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir sind von 300 Euro ausgegangen. Er geht von 770 Euro aus. Wo liegt der Fehler?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Wahrscheinlich darin, das bei Ihnen eben nicht die Rohbaukosten verwendet werden, sondern irgendwelche Gesamtkosten, in denen jede Menge andere Kostenbestandteile drin sind.

(Zurufe)

**Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack (Projektgegner):** Das ist richtig. Da kommen wir nämlich zu einem Unterschied. Die Kosten, die Sie gerechnet haben, enthalten nur den Rohbau ohne die Strecke, die Signalanlagen und all das, was da eingebaut werden muss. Ist das richtig? Dann sind wir nämlich näher beieinander; denn die 770 Euro, die ich errechnet habe oder die wir errechnet haben, enthalten selbstverständlich alle Einrichtungen, die im Tunnel sind.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ach so. Das heißt, die 600 Euro, die Herr Vieregg – –

**Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack (Projektgegner):** Sie können doch mit dem Tunnel gar nicht fahren, weil da keine Strecke und nichts drin ist.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Bodack, dann sind wir jetzt schon den weiteren Differenzen auf der Spur. Es gab vorhin Angaben, dass Eingriffe und alles Mögliche mit drin sind, sodass wir von 600 Euro auf 400 oder 450 Euro herunterkommen. Jetzt ist interessant, dass in den – –

(Hannes Rockenbauch: Es interessieren uns die Gesamtkosten! Wir brauchen hier nicht irgendwelche Sandkastenkosten!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt lasst die Leute doch einmal reden! Man kann doch sonst nichts verstehen.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Jetzt wird gesagt, in den 450 Euro – –

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Jetzt muss ich wirklich einmal einschreiten. Herr Bodack rechnet mit pauschalierten Werten, in denen alles drin ist. Da sind Signale und alles drin. Bei unserer Rechnung ist es nur der Tunnelrohbau, allerdings schon mit der Innenschale, sodass man später die Gleise hineinlegen kann. Das ist bei uns schon alles drin. Deswegen kann man die Rechnung von Herrn Bodack nicht mit unserer vergleichen. Wir haben auch nicht mit den 770 Millionen Euro gerechnet. Es kommen noch Planungskosten hinzu, die in unseren Beträgen auch noch nicht drin sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann hören wir – darf ich noch den Einwurf machen – –

(Winfried Kretschmann: Bei Ihnen auch nicht!)

– Hallo!

Wir haben doch gerade von Ihnen gehört, dass die Strecke Nürnberg – Ingolstadt eine außergewöhnlich teure Strecke ist, die möglicherweise teurer ist als die Alaufstiegstrecke.

Schütteln Sie nicht den Kopf. Woher wissen Sie das denn? Gerade ist gesagt worden, die sei einmalig teurer gewesen. Das habe ich gerade gehört.

Infolgedessen kann man möglicherweise für den Alaufstiegstunnel einen geringeren Kubikmeterpreis ansetzen. Ist das richtig, wenn das einmalig teuer ist?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Wir haben das auch so gemacht. Wir haben unterstellt, dass man mit den Tunnelbohrmaschinen und weil in bestimmten Abschnitten nicht so viele Höhlen vorhanden sind mit deutlich günstigeren Kosten auskommt. Wir haben die Kosten gegenüber der Strecke Ingolstadt – Nürnberg schon deutlich reduziert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Auf wie viel würde dann der Preis heruntergehen?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Er geht dann von 7 Milliarden Euro Gesamtkosten auf 4,5 Milliarden Euro Gesamtkosten herunter.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, ich will jetzt den Kubikmeterpreis haben, den Sie zugrunde legen.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Der Schnitt sind 383 Euro, den wir mit heutigem Preisstand ausgerechnet haben.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Also gut, dann multiplizieren wir eben mit 383 Euro. Dann kommen statt 1,3 Milliarden Euro 1,5 Milliarden Euro heraus.

(Hannes Rockenbauch: Plus 1,2, plus Ausbau – –)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Rockenbauch, melden Sie sich. Dann benutzen Sie aber bitte gleichzeitig das Mikrofon, damit man verstehen kann, was Sie sagen.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Es wird jetzt klar, wenn wir rein theoretische Werte betrachten, sagt das überhaupt noch nichts über das Gesamtwerk aus. Das ist wieder das alte Problem. Sie rücken jetzt scheinbarweise mit der Wahrheit heraus. Jetzt sagen Sie doch einfach einmal – dann ist das Spiel zu Ende –, was der gesamte Tunnel mit allem drin gekostet hätte und nicht nur der Rohbau. Die Rechnung legen Sie uns einfach einmal vor, damit wir differenziert herausrechnen können.

nen, der Tunnelanteil war so und der Streckenanteil war so. Dann können wir das Spiel machen. Bei Ihren Rechnungen müssen Sie noch die Planungskosten und alles Mögliche noch mit darauf rechnen, den Ausbau, die Signaltechnik. Dann haben wir neue Sicherheitsvorschriften mit Querstollen alle 500 m, die hinzukommen. Das sind neue Sicherheitsvorschriften. Sie müssen auch einmal einrechnen, was Sie dafür brauchen.

(Zuruf: Die sind da drin!)

– Richtig, die sind da drin, aber bei der Strecke Nürnberg – Ingolstadt haben Sie doch ganz andere Verhältnisse gehabt. Da haben Sie diese Sicherheitsvorschriften nicht gehabt. All diese Anpassungen müsste man machen, damit man von Ihren theoretischen Werten wegkommt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Rockenbauch, wir wollen ein Ergebnis erzielen, dem wir möglicherweise alle zustimmen können. Dann muss man über die Voraussetzungen reden. Ich bin bei dem, was ich wissen wollte, davon ausgegangen, dass wir wissen, wie hoch die Kubikmeterpreise bei einer bestimmten Bahnstrecke sind. Wir haben aber offenbar, wie sich jetzt herausstellt, die teuerste Tunnelbahnstrecke genommen, die es überhaupt in der Republik gibt, bei der offenbar 770 Euro als Kubikmeterpreis herauskommen.

Meine Frage lautet nur: Gibt es einen Tunnel, den Sie schon gebaut haben, damit wir jetzt einmal von dem Tunnel Nürnberg – Ingolstadt wegkommen, der mit unserem Tunnel Albaufstieg vergleichbar ist? Dann legen wir eben den Kubikmeterpreis zugrunde. Das wird es doch auch geben.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja. Es gibt solche Tunnel, und die sind beim Rohbau noch etwas günstiger als das, was ich gerade hier eingesetzt habe.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Was kosten Sie wirklich? Sagen Sie das doch einfach einmal. Dann müssen wir nicht ständig im Nebel stochern. Wir könnten die Diskussion schnell beenden, wenn Sie einfach einmal die Fakten auf den Tisch legen würden.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja, Entschuldigung. Ich bin jetzt gerade gefragt worden, was die anderen Tunnel kosten. Es sind von Herrn Vieregge andere Tunnel in seine Karte eingezeichnet worden, die zum Beispiel 250 Euro pro Kubikmeter kosten. Wenn wir die 250 Euro pro Kubikmeter rechnen, liegen wir bei etwas über 1 Milliarde Euro.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Arnoldi, ich glaube, es ist doch ganz klar, um was es geht. Darum müssen wir jetzt nicht ein großes Brimborium machen. Der Tunnel oder das Tunnel ist eben noch nicht gebaut. Ich nehme an, er wird irgendwann einmal ausgeschrieben. Deshalb, weil er einmal ausgeschrieben wird, will er den



Preis, mit dem er kalkuliert, jetzt nicht angeben. Das haben wir jetzt schon hundertmal erörtert. Wir wollen aber einigermaßen wissen, ob – –

(Klaus Arnoldi: Ich meine – –)

– Können Sie begreifen, was ich sage? Wir wollen wissen, ob er die Gesamtrechnung mit 2,9 Milliarden Euro einigermaßen richtig gerechnet hat. Dazu nehmen wir jetzt einen vergleichbaren Preis pro Kubikmeter von einem anderen vergleichbaren Tunnel und multiplizieren diesen Preis mit der Länge der Neubaustrecke bei uns, und zwar mit den Tunneln und der Freistrecke. Dann haben wir doch einen vernünftigen Vergleich. Wenn er die Zahl unter Wettbewerbsgesichtspunkten nicht angeben will, können wir aber die Gesamtkosten, die er mit 2,9 Milliarden Euro angibt, überprüfen, indem wir einen Tunnelkubikmeterpreis unterstellen, der einigermaßen plausibel ist. Das können wir doch machen.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, es wäre doch möglich, dass Herr Dr. Kefer einfach die Abrechnung über die Strecke Ingolstadt – Nürnberg so detailliert vorlegt, dass wir das nachvollziehen können. Dann könnten wir uns diese Diskussion ersparen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich kann das gut nachvollziehen. Wir müssen nur einen plausiblen Preis pro Kubikmeter haben. Das ist offenbar bei dem Tunnel Ingolstadt – Nürnberg nicht so möglich, weil es der teuerste Tunnel ist. – Herr Holzhey.

**Michael Holzhey (Projektgegner):** Herr Kefer, ich wundere mich jetzt gerade. Die Tunnelbaukosten, also die Rohbaukosten, sind schon bekannt. Die waren im „SWR“ zu sehen und standen in einem Bericht an ausgewählte Bundestagsabgeordnete. Die Gesamtsumme Tunnelrohbau könnte man also ansetzen. Die Frage ist, welche Kalkulation dahintersteckt. Den Gesamtwert kennt man. Ist das aber genau die Rechnung, die Sie präsentieren?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Holzhey, Sie versuchen jetzt krampfhaft irgendwie von der Rechnung mit den 300 Euro pro Kubikmeter wegzukommen.

(Michael Holzhey: Nein, ich will umgekehrt – –)

Ich nehme jetzt einfach einmal die Vergleichszahlen von Herrn Vieregge. Herr Vieregge hat hier beispielsweise die Kosten pro Kubikmeter analog beim Katzenbergtunnel eingetragen. Da reden wir über etwas mehr als 200 Euro. Das heißt, wir sind niedriger.

Ich kenne Rechnungen für andere Tunnel beispielsweise auf der VDE 8.2. Da liegen wir auch etwas niedriger.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist die Strecke nach Berlin.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist die Strecke von Nürnberg nach Berlin über Leipzig/Halle. Ja, einverstanden. Wir wissen alle miteinander, dass der Rohbau in der Größenordnung, wie ich das vorhin hier ausgerechnet habe, nämlich bei 22.500 Euro pro Meter Tunnel liegt plus/minus ein bisschen was, je nach dem, was ich für Bodenverhältnisse habe.

Wenn Sie in den Kostenkennwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes hineinschauen, finden Sie zum Beispiel für druckhaftes Gebirge Faktoren von 1,2, also 20 % Aufschlag. Sie finden Faktoren von 5 % Aufschlag, wenn es besondere Grundwasserprobleme gibt. Das heißt, wir reden bei der Berücksichtigung schwieriger Umstände von Faktoren, die vielleicht 20, 30 oder 15 % sind.

Herr Wittke hat ausgeführt, dass zum Beispiel karsthaltiges Gestein bei den Tunneln der Neubaustrecke Ulm – Wendlingen nur auf 5 km, das heißt auf weniger als 10 % der Gesamtstrecke auftritt. Selbst wenn ich dafür entsprechende Ansätze mache, ist das auf die Gesamtstrecke betrachtet verschwindend gering. Deswegen sagt er auch, selbst wenn ich hier mit den Kostenansätzen deutlich nach oben gehe, macht das für den Gesamtpreis eigentlich keinen Unterschied.

Meine Aussage ist folgende: Herr Vieregg, die Pauschalbetrachtungen, die Sie für die Projekte unter der Mutmaßung machen, was die tatsächlichen Rohbaukosten sind, führen uns in keiner Weise weiter. Weiter führen uns solche Betrachtungen mit spezifischen Preisen zum Beispiel von 22.500 Euro oder 25.000 Euro oder 24.000 Euro pro Meter Tunnel. Diese Preise sind anhand des Kostenkennwertekatalogs und vergleichbarer Tunnelbauwerke nachvollziehbar. Wenn ich die hochmultipliziere, komme ich genau in eine Größenordnung von 1,3 oder 1,5 Milliarden Euro. Der Rest sind Ausbau, Leit- und Sicherungstechnik, Schienen, die man hineinlegt, und die normale Strecke, die zwischen den einzelnen Tunnelbauwerken liegt. Nur da habe ich gesagt, die Strecke dazwischen ist deutlich günstiger als der Tunnel an sich, was sich leicht nachvollziehen lässt, weil ich eben nicht durch das Gebirge muss. Das heißt, der Ansatz, den ich dafür ansetzen muss, ist deutlich geringer. Dann muss ich noch das dazuzählen, was ich an Ausbaukosten habe. Bei der Betrachtung, bei der sehr simplen Plausibilitätsbetrachtung lande ich nicht bei 5 Milliarden Euro.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte schön. Dann beweisen Sie mal die 5 Milliarden Euro.

(Dr. Brigitte Dahlbender: Darf ich vielleicht an Herrn Kefer in der Zwischenzeit eine Frage stellen?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Dahlbender, bitte schön.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich habe eine Frage. Sie sind dem vorhin ausgewichen oder haben das geändert. Ich habe mir Ihre Rechnung, Ihre Ausführungen mitgeschrieben. Sie haben, als Sie Ihre Rechnung aufgestellt haben, gesagt, ich rechne den Tunnelausbruch mit 300 Euro pro Kubikmeter. Sie reden eben nicht vom Rohbau. Ich bitte das noch einmal klarzustellen, weil Sie hinterher ein paasant gesagt haben, nein, nein, das sind Rohbaudaten.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich stelle das hiermit klar: Ich rede vom Rohbau.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Wie viel Prozent sind der Rohbau von dem, was dann hinterher da liegt?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das kommt ganz eindeutig darauf an, wie das Projekt aussieht. Zum Beispiel geht Herr Vieregge davon aus – da kenne ich nun einmal seine Ausführungen zur 2. Stammstrecke in München –, dort seien es 88 %. Nach unserer Nachrechnung – hier haben wir gerade vor kurzem eine Kostenüberprüfung gemacht, weil ich dort eine Revision haben wollte – lagen sie in der Größenordnung von 25 bis 30 %. Das hängt aber natürlich davon ab, wie viel der Tunnelanteil an der Gesamtstrecke ist, wie viel Bahnhöfe Sie auf der Gesamtstrecke haben, wie die Ausstattung der Strecke ist usw. Das ist von Projekt zu Projekt unterschiedlich. Deswegen können Sie von diesen pauschalen Ansätzen eben nicht exakt auf das zurückschließen, was ein solches Bauwerk kostet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das leuchtet eigentlich ein. Jetzt kommen Sie.

**Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack (Projektgegner):** Dies ist eine einfache Pauschalaufstellung, die vielleicht das nachvollziehbar macht. Das Problem liegt darin, dass wir die 3 Milliarden Euro unstrittig haben. Das waren auf der Strecke Nürnberg – Ingolstadt die 2,8 Millionen Kubikmeter. Ich glaube, Sie können auch bestätigen, das ist wesentlich weniger als auf der Strecke Wendlingen – Ulm. Wenn man jetzt – das ist eine Annahme – 15 Millionen Euro für den Kilometer im Freien ansetzt, kommt eben der Tunnelkubikmeter mit 770 Euro heraus inklusive Ausbau. Das können Sie gar nicht anders rechnen. Sie können 20 Millionen Euro einsetzen, dann stehen hier 700 Euro. Herr Kefer, ich glaube, mehr als 20 Millionen Euro kostet kein Streckenkilometer im Freien.

Sie müssten uns einfach einmal erklären, wie Sie diesen abgerechneten Preis tatsächlich auf die Kilometer freie Strecke umlegen. Die beiden Werte sind variabel. Wenn sie den höhersetzen, wird der etwas niedriger. Das ist ganz klar. Wenn das aber so ist, kommt bei der Strecke Wendlingen – Ulm die freie Strecke 480 Millionen Euro und die Tunnelstrecke – wie gesagt, das sind die Werte für den ausgebauten Tunnel mit dem Wert von der Strecke Ingolstadt – Nürnberg – 3,8 Milliarden Euro. Dann müssen wir natürlich die Preissteigerung hinzuzählen. Dann sind wir bei 5 Milliarden Euro.

Wenn Sie sagen, das ist jetzt einfachere Geologie, gehen die 770 Euro selbstverständlich herunter. Dieser Wert ist von der Geologie abhängig. Das kann etwas weniger sein, aber sicher nicht viel weniger; denn so unterschiedlich dürfte die Geologie nicht sein.

(Zuruf: Doch!)

Auf jeden Fall liegen wir immer in der Größenordnung von 5 Milliarden Euro.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das haben Sie vorhin schon gesagt. Darauf gab es die Antwort, dass das ein besonders teures Stück Eisenbahn mit Tunnel und allem drum und dran ist. Deshalb sind die 3 Milliarden Euro in Bezug auf die Kilometer etwas atypisch. Das habe ich inzwischen gelernt, weil offenbar unsere Albaufstiegstrecke doch billiger ist als die Strecke Nürnberg – Ingolstadt.

**Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack (Projektgegner):** Das muss ein Geologe feststellen. Ich bin kein Fachmann, um das festzustellen. Ich sage nur, aus diesen Baukosten leiten sich diese Tunnelbaukosten ab.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, richtig, aber das muss doch einigermaßen vergleichbar sein.

**Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack (Projektgegner):** Herr Kefer hatte nämlich gesagt, die Strecke Ingolstadt – Nürnberg habe 300 Euro pro Kubikmeter gekostet. Herr Kefer, das kann nicht sein, weil bei der Rechnung eine Größenordnung von 700 Euro herauskommt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da ist natürlich etwas dran. Herr Kefer sagte, es kann auch ein bisschen mehr als 300 Euro sein. Dann reicht das immer noch.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich nehme jetzt noch einmal die Zahl von der Bahn. Sie sagen, die Strecke kostet 2,89 Milliarden Euro. Jetzt habe ich die Liste da, die im Netz steht – Tabelle Neubaustrecke Ulm. Die Gesamtkosten sind dann aufgeschlüsselt. Jemand vom „SWR“ hat sich die Mühe gemacht und die reinen Baukosten pro Tunnel ausgerechnet. Dabei kommt er auf 220 bis 255 Euro. Jetzt bestreitet wahrscheinlich niemand, dass diese Strecke beim Tunnel komplizierter ist als die Ingolstadt-Strecke. Sie müssten mir erklären, warum das dann billiger sein soll.

(Dr.-Ing. Walter Wittke: Darf ich dazu etwas sagen?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Wittke.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Ich darf eine grundsätzliche Bemerkung machen. Meine Damen und Herren, man kommt leider nicht umhin, sich mit

Geologie und Geomechanik zu beschäftigen, wenn man die Tunnelbaukosten ermitteln will. Das vermisste ich ein bisschen. Das wird überhaupt nicht erläutert. Man setzt einfach die Strecke Nürnberg – Ingolstadt mit der Strecke Wendlingen – Ulm gleich. Das ist nicht richtig. Man hat bei der Strecke Nürnberg – Ingolstadt drei Tunnel, die im Karst liegen, die etwa mit dem Steinbühlentunnel vergleichbar sind – Irlahüllentunnel, Stammhamtunnel und noch einer. Ein Tunnel liegt in anderen geologischen Verhältnissen. Das ist der Auditunnel. Der ist sehr aufwendig mit Druckluft. Den kann man gar nicht vergleichen. Einen solchen Tunnel haben wir hier gar nicht. Der Offenbautunnel liegt ebenfalls in anderen Grundverhältnissen. Auch die freie Strecke ist anders. Ich müsste mich darauf vorbereiten, wenn ich das mit Maß und Zahl versehen sollte. Auch bei der freien Strecke haben wir Einschnitte, die im Ton ins Rutschen gekommen sind, wie Sie vielleicht wissen, und die deutlich mehr kosten als eine normale Freistrecke, über die wir hier sprechen.

(Zurufe)

– Doch, doch, ich habe die Rutschungen alle gesehen. Ich war seinerzeit in einer Taskforce mit einem Herrn von der Bundesbahn. Ich möchte sagen, das ist nicht vergleichbar. Man muss sich schon die Mühe machen, ins Detail einzusteigen und jedes Projekt einzeln zu betrachten, die Kosten dafür zu ermitteln und sie mit Gleichem zu vergleichen. Man kann nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Das weiß man überall. Hier scheint man das aber zu vergessen.

(Hannes Rockenbauch: Wenn man die Fakten hat!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir unternehmen im Moment den Versuch, durch – – Das ist das, was Sie wollen. Da muss man Ihnen, dem Bündnis, recht geben. Weil er den Kubikmeter, den er im Kopf hat und den er bei der Ausschreibung verwenden will, aus den genannten Wettbewerbsgründen nicht sagen will – das haben wir jetzt schon hundertmal gesagt –, wollen wir uns der Frage auf einem Umweg nähern, um festzustellen, ob die 2,9 Milliarden Euro richtig gerechnet sind oder nicht. Das ist doch das, was wir hier unternehmen. Vielleicht ist dies unter vernünftigen Menschen, die einigermaßen rechnen können, möglich. – Ich glaube, jetzt kommen Sie dran.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Ich möchte noch einmal auf die Folie, Chart 7, mit dem Kostenstrahl hinweisen. Da sieht man, dass wir im Durchschnitt für die Strecke Wendlingen – Ulm von 330 Euro pro Kubikmeter Tunnel ausgehen. Für die Strecke Ingolstadt haben wir 605 Euro ermittelt. Man muss schon einmal zur Kenntnis nehmen, dass wir bei der Strecke Wendlingen – Ulm vor allem durch den Einsatz der Tunnelbohrmaschinen davon ausgehen, dass das wesentlich billiger wird als bei der Ingolstadt-Strecke. Wir haben auch bestimmte Abschnitte mit dem sehr kostengünstigen Katzenbergtunnelpreis gerechnet.

Dann möchte ich noch eine Bemerkung zu der geologischen Karte von 1991 machen. Die habe ich deswegen genommen, weil sie grafisch einfach die schönste ist.

Wir haben natürlich die anderen Unterlagen auch, aber die waren nicht für Charts aufzubereiten. Die schöne Grafik von Herrn Wittke hatte ich nicht. Wir haben uns wirklich genau die Unterschiede angeschaut. So dramatisch sind die Unterschiede nicht, dass man in einer öffentlichen Darstellung nicht die alten Karten zeigen kann. So falsch sind die also nicht. Es hat auch damals schon Probebohrungen gegeben.

**Dr.-Ing. Walter Wittke (Projektbefürworter):** Nicht auf dieser Trasse, Herr Vieregg. Ich habe das nachgeprüft. Das ist nicht wahr. Es hat Probebohrungen auf Nachbartrassen gegeben, die von dieser Trasse einige Kilometer entfernt liegen. Daraus ist über die allgemeine Kenntnis der Geologie extrapoliert worden. Sie sehen, die Schichtgrenzen sind falsch, wenn Sie das mit meinem Schnitt vergleichen. Es ist nicht richtig, dass damals Probebohrungen durchgeführt worden sind. Ich habe das geprüft. Ich war auch damals schon dabei. Diesen Plan hat Igi Niedermeyer erstellt. Die können das nachprüfen. Ich kann Ihnen das jetzt nicht besser nachweisen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es muss doch möglich sein, für den Kubikmeterpreis innerhalb einer bestimmten Variation einen Durchschnittswert zu bekommen. Dann rechnen wir eben einmal mit dem Durchschnittswert. – Bitte schön.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Bodack, ich würde gerne ausgehend von dem, was Sie hier hingelegt haben, noch einmal eine Rückrechnung probieren. Sie sagen, die Strecke Nürnberg – Ingolstadt kostete 3 Milliarden Euro und hat 27 km Kilometer Tunnelstrecken. Nachdem ich auf der Strecke häufig genug gefahren bin, weiß ich, es sind zwei Tunnel. Das bedeutet, diese Strecke hat im Prinzip den gleichen Tunnelanteil als die Neubaustrecke Ulm – Wendlingen, nämlich ungefähr 60 km, wenn ich die beiden Röhren jeweils als einen Tunnel betrachte. Stimmen Sie mir da zu?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Nein, das ist anders. Die Tunnel bei der Strecke Nürnberg – Ingolstadt sind Doppeltunnel. Da sind wirklich nur 27 km Tunnel aufgefahren worden. Bei der Strecke Wendlingen – Ulm sind es 60 km Tunnel. Die Doppelspurtunnel sind nicht doppelt so groß wie die Einspurtunnel.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die zweite Frage, die ich habe, lautet: Wie viel ist denn die freie Strecke, die bei dem Projekt noch dabei war?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Das sind ungefähr 50 km und bei der Strecke Wendlingen – Ulm sind es nur 30 km. Daraus ergeben sich bei der Ingolstadt-Strecke Mehrkosten.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Vieregg, das kann nicht sein. Von Nürnberg nach Ingolstadt sind es nach meiner Kenntnis mindestens 120 km.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Nein, nein. Das sind 80 km.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Falsch!

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** 100 %! Ich schwöre hiermit!

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Falsch! Der ICE fährt 28 Minuten mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 300 km/h. Die Hälfte von 300 km sind 150 km.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Nein, Nein!

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Jetzt bringe ich noch ein bisschen etwas in Abzug, weil er beschleunigt und abbremst.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Es sind 171 km von München nach Nürnberg. Von München nach Ingolstadt sind es 84 km. Die Neubaustrecke ist 80 km lang. Dann gibt es noch ein 10 km langes Stück nach Nürnberg hinein. Da bin ich mir zu 100 % sicher.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** So, dann haben wir also ungefähr den doppelten Anteil an freier Strecke. Das ist schon einmal der erste Teil. Beim Tunnel haben wir dann eine Rückrechnung zu machen, da die Röhre erheblich größer ist.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Aber nur 27 km

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Damit muss ich von 3 Milliarden Euro erst einmal den Teil abziehen, den ich für den freien Teil der Strecke habe, und ich muss den Teil abziehen, bei dem ich eine andere Ausrüstung habe. Herr Vieregg, wie ist denn der Durchmesser der großen Röhre, wenn sie zweispurig ist?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Der ist ungefähr um die Hälfte größer als die Tunnel der einspurigen Röhre.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Oh, das ist aber dann schwierig, weil der Ausbruch im Quadrat geht. Damit ist er mehr als das Doppelte.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Nein, nein. Der Ausbruch ist um die Hälfte mehr. Es sind 105 bis 140 m<sup>2</sup>

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist nicht die Antwort auf meine Frage. Wie groß ist der Durchmesser der Röhre dort?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Das können Sie nicht vergleichen, weil das zum Teil nicht runde Querschnitte sind.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Aha. Wie groß ist denn die Fläche des Tunnelquerschnitts dort?

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Ja, genau. Die sind 105 bis 140.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das kann ich nicht nachvollziehen; denn wenn wir 75 m<sup>2</sup> für eine eingleisige Röhre brauchen und Sie 100 m<sup>2</sup> für eine zweigleisige Röhre brauchen – –

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Ja, das ist richtig. 105 m<sup>2</sup> waren es bei den Strecken Mannheim – Stuttgart und Würzburg – Hannover, wenn man nicht im unter Druck liegenden Grundwasser liegt. Das ist so. Deswegen führt das zu Mehrkosten durch die neue europäische Tunnelrichtlinie, aufgrund derer man jetzt zwei separate Tunnelröhren benötigt, vor allem wenn sie kreisrund sind. Es gibt nirgendwo einen kreisrunden Doppelspurtunnel, sondern den macht man immer oval.

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Jetzt mache ich einmal eine ganz grobe Annahme. Ich ziehe von den 3 Milliarden Euro das ab, was ich für die freie Strecke benötige und die eisenbahntechnische Ausrüstung der Strecke. Dann bin ich bei ungefähr – – Lassen Sie uns einmal eine Hausnummer bei der Hälfte versuchen, bei 1,5 Milliarden Euro.

**Dr. Martin Vieregg (Projektgegner):** Nein, nein, das ist schon viel zu grob. Wir haben 50 km oberirdische Strecke à 15 Millionen Euro. Das sind 750 Millionen Euro, die man von den 3,1 Milliarden Euro abziehen kann. Seien wir großzügig und ziehen 0,8 Milliarden Euro ab. Dann sind Sie bei 2,3 Milliarden Euro.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: 2,2!)

Nein, 3,1 Milliarden Euro kostet die Strecke und nicht 3,0 Milliarden Euro.

(Werner Wölfle: Darf ich noch einmal einen Versuch machen?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können wir da jetzt einen Knopf machen? Vielleicht lassen wir Herrn Kefer noch seine Rechnung machen. Dann rechnen wir vielleicht selber noch. Vielleicht kommen wir dann zu einem Ergebnis.

Ich mache einmal folgenden Vorschlag: Wir sollten uns nicht anstrengen, was wir noch alles finden können – das gilt für alle –, warum der andere vielleicht irgendwo recht haben könnte, sondern es geht um das Prinzip, dass wir einen vernünftigen Kubikmeterpreis zugrunde legen und den mit der Zahl der Tunnelkilometer multiplizieren. Dann können wir das mit den Kosten vergleichen, die angegeben worden sind. Dann haben wir doch das, was wir wollen. Können wir das einmal machen? – Das machen wir jetzt. – Herr Wölfle, haben Sie einen anderen Vorschlag?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Mein Vorschlag wäre, dass man diese – seit Monaten haben wir uns das gewünscht, was man jetzt coram publico versucht, ohne Un-



terlagen vorzurechnen – Plausibilität macht. Ich hätte die Bitte, dass die Aufarbeitung bis morgen Früh gemacht wird, damit man das nachvollziehen kann, anstatt dass wir damit anfangen, uns die Rechnungsmethoden aufzuzeigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich habe nichts dagegen. Das ist aber eine entscheidende Frage; denn es geht darum, kostet die Neubaustrecke 2,9 Milliarden Euro oder kostet sie 5 oder 6 Milliarden Euro. Darum geht es eben. Wir haben jetzt unter schwierigen Umständen versucht, auf Umwegen der Wahrheit auf die Spur zu kommen. Das ist uns leider bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht ganz gelungen. Vielleicht machen wir das morgen Früh. Einverstanden?

**Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Einverstanden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Außerdem wird die Übertragung in fünf Minuten beendet. – Bitte schön, Herr Kretschmann.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Herr Geißler, ich muss doch noch ein bisschen meine Verärgerung los werden. Wir haben das Gutachten Vieregge & Rößler vor etwa drei Monaten vorgestellt. Zwei Stunden später kommt eine Presseerklärung der Bahn, das seien Horrorzahlen und damit solle die Bevölkerung verunsichert werden.

Dann habe ich an Bahnchef Grube einen Brief geschrieben, in dem ich ihn bitte, die Polemik zu unterlassen und das Gutachten bitte zu widerlegen. Heute präsentiert uns Herr Kefer sozusagen mit Taschenrechner, Stift und seinen guten Ingenieurkenntnissen einfach kurz eine Rechnung. Jetzt ist das irgendwie festgefahren und wir müssen das verschieben. Das geht einfach nicht. Wenn Sie darauf nach einem Monat so geantwortet hätten wie heute – es geht darum, ob die Maßzahl des Kubikmeterausbruchs umgerechnet auf den Kilometer stimmt –, hätten wir darüber heute streiten können. So ist das festgefahren. Ich finde, das ist extrem ärgerlich. Das ist das, was wir uns von der Bahn anders wünschen, nämlich dass sie mit einer offenen Haltung herangeht, wenn so etwas vorgelegt wird, und sagt, ob sie das mit ihren 15, 30 oder 70 Ingenieurbüros und ihren Kaufleuten widerlegen kann. Wir erwarten, dass sie das macht.

Die Argumente, das sei alles wettbewerbsschädlich, kann ich überhaupt nicht nachvollziehen. Was ein Kubikmeter oder ein Kilometer Tunnel kostet, ist wirklich kein Geheimnis – sicher auch nicht für die Tunnelbohrunternehmen –, sondern der Wettbewerb besteht zwischen den Unternehmen. Die müssen Ihnen ein Angebot machen. Das hängt nicht davon ab, ob Sie der Öffentlichkeit allgemeine Grunddaten zur Verfügung stellen, was gemeinhin je nach Geologie der Ausbruch von einem Kubikmeter Tunnel oder der Kilometer Tunnel kostet. Ändern Sie das einmal und verstecken Sie sich nicht immer hinter Ihren Wettbewerbsgesichtspunkten, die in Wirklichkeit gar keine sind, weil der Wettbewerb zwischen den Anbietern besteht. Die müssen anbieten, und dann nimmt man den, der am Preiswertesten und Besten ist. So

läuft das ab und nicht indem man selber gegenüber der Öffentlichkeit sozusagen mauert. Das sind nur Schutzbehauptungen, die gar nichts damit zu tun haben, ob ein Wettbewerb zwischen den Bewerbern herrscht.

Ich meine, wir sind doch die Freunde der Bahn. Wir lassen es uns gerne widerlegen, wenn wir zu teure Ansätze haben. Davon können Sie einmal beruhigt ausgehen. Darauf warten wir geradezu. Wenn sie belastbar und valide sind, freuen wir uns, wenn Sie billiger bauen als wir das vermuten. Wir wollen Ihnen nicht beweisen, dass teuer gebaut werden muss. Wenn das billiger geht, sind wir froh. Darauf warten wir jedes Jahr. Bitte ändern Sie Ihre Informationspolitik. Sagen Sie uns das rechtzeitig. Dann wären wir hier zu einem produktiveren Ergebnis gekommen. Jetzt ist alles festgefahren und wir müssen wieder einmal verschieben. Das ist kropfunntig. Reagieren Sie gelassen und rational auf ein solches Gutachten und widerlegen Sie es, wenn es falsch ist, mit Ihren Sachkenntnissen. Das können wir von Ihnen erwarten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kretschmann, ich kann Ihre Erregung verstehen. Wir haben uns in der Tat ein bisschen festgefahren. Die Diskussion folgte aber dem, was Sie immer vorgeschlagen haben, nämlich dass ein Vergleich zwischen dem Kubikmeterpreis von Tunneln hergestellt wird, die schon gebaut worden sind. Da wir dies wissen, weil man das nämlich im Internet und überall nachlesen kann, haben wir den Versuch unternommen, zum Vergleich der Tunnelkosten eine Berechnung übertragen auf unseren Alaufstieg anzustellen, um herauszufinden, ob die 2,9 Milliarden Euro richtig gerechnet sind oder nicht. Das war das, was wir durch diesen Vergleich ergründen wollten. Das ist das, was Sie immer wollten, nämlich dass wir die Vergleichskosten herstellen.

Was Sie zu Herrn Kefer gesagt haben, dass er in Gottes Namen sagen soll, wie er die Kosten für den Alaufstieg in Wirklichkeit geplant hat, ist auch eine uralte Kiste, die uns ständig beschäftigt. Da kann man unterschiedlicher Meinung sein, aber wir hätten die ganzen Wirtschaftsprüfer gar nicht bestellen müssen, wenn die Bahn nicht sagen würde, das ist wegen der Ausschreibung und der damit verbundenen Probleme ein sensibler Bereich, weshalb wir Ihnen die Kosten direkt nicht sagen können. Dies ist nun einmal so. Davon sind wir ausgegangen. Deswegen haben wir die Wirtschaftsprüfer bestellt.

Wir haben uns nur deshalb festgehakt, weil man sich nicht einigen konnte, wie die Kubikmeterpreise in diesem und in jenem Tunnel sind. Dann hat es bei dem einen oder anderen, der hier rechnet und auch Modelle festlegen will, Multiplikationsschwierigkeiten gegeben. Wir kommen bei dem Punkt jetzt nicht mehr weiter. Wir bitten jetzt die Bahn, dass sie uns eine vernünftige, nachvollziehbare Vergleichsrechnung vorlegt. Vielleicht kann man sich auch ein bisschen zwischen den Sachverständigen verständigen, sodass wir morgen vielleicht sogar ein gemeinsames Ergebnis haben.

Das Ziel ist, ob die 2,9 Milliarden Euro stimmen – darum geht es nämlich, das ist das ganze Thema – oder ob die 2,9 Milliarden Euro nicht stimmen, ob die 5 Milliarden Euro stimmen, die im Raum stehen, oder gar die 6 Milliarden Euro, die ich schon gehört habe. Das ist der Punkt, um den es geht. Da sind wir heute Abend leider nicht so weit gekommen, wie das eigentlich hätte sein können. Dann vertagen wir diese Geschichte bis morgen.

Wie viel Uhr haben wir? Wir haben jetzt Viertel nach acht. Wollen Sie noch weiterdiskutieren oder machen wir Schluss?

(Zurufe: Schluss!)

– Wir machen Schluss und treffen uns morgen um 9:00 Uhr wieder. Ich bedanke mich. Lassen Sie sich nicht verdrießen. Jetzt sind wir eben einmal ausnahmsweise ein bisschen – wie heißt das – in einen Stummel gelaufen. Herr Wittke, wenn man einen Tunnel baut und möglicherweise noch ein weiterer Tunnel gebaut werden soll, der aber erst später gebaut werden soll, baut man einen sogenannten Stummel, damit man später weiterbauen kann. Ist das richtig? Jetzt sind wir im Moment im Stummel gelandet und kommen morgen wieder in das richtige Gelände. Einverstanden? – Frau Dahlbender.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Einverstanden bin ich schon, aber wenn ich eines heute aus der Debatte gelernt habe, ist es das, dass die Bahn bei ihren Aussagen mit Annahmen operieren darf, sei es bei der CO<sub>2</sub>-Ersparnis oder bei den gerechneten Umstiegswerten bei den Pkw-Kilometern. Wenn wir das bei der Vergleichbarkeit von Tunnelstrecken tun, ist das augenscheinlich ein großes Problem. Darauf möchte ich nur einmal hinweisen. Insofern meine ich, gleiches Recht für alle.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir sind aber auf Ihre Probleme sehr eingegangen. Wir haben uns sehr bemüht, den Preis herauszufinden. Ich gebe gerne zu, dass das leider nicht gelungen ist. Wir haben aber das herausbekommen wollen, an dem Sie interessiert waren. – Ja, zur Geschäftsordnung.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Um wie viel Uhr treffen wir uns morgen Früh? Herr Dr. Geißler, gibt es jetzt noch eine Nachrunde?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja. Um 9:00 Uhr treffen wir uns.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Jetzt ist noch eine Nachrunde?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, jetzt anschließend treffen wir uns noch zu keiner kurzen Besprechung unter den Schlichtern, wie es weitergeht.

(Peter Conradi: Unsere Vergnügungssucht ist ungebremst!)

Jetzt ist endgültig Schluss. Ich bedanke mich. Auf Wiedersehen!

(Ende der Sitzung: 20:17 Uhr)