

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

**Planungsstand der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke
Wendlingen–Ulm**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. bis zu welchem Zeitpunkt die dem „Memorandum of Understanding“ vom 19. Juli 2007 zugrunde gelegte Zeitplanung das Vorliegen bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse für alle Bauabschnitte der beiden Projekte vorsah;
2. für welche der Planfeststellungsabschnitte der beiden Projekte jeweils
 - a) bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse,
 - b) erlassene aber beklagte Planfeststellungsbeschlüssevorliegen;
3. bei welchen Planfeststellungsabschnitten aus welchen Gründen Planänderungsverfahren notwendig geworden sind und wie der aktuelle Stand dieser Planänderungsverfahren ist;
4. für welche Planfeststellungsabschnitte aus welchen Gründen die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen notwendig ist und wie der aktuelle Stand der Antragsverfahren ist;
5. bis wann die aktuelle Zeitplanung das Vorliegen von Planfeststellungsbeschlüssen für alle Planfeststellungsabschnitte vorsieht;

Eingegangen: 10. 11. 2009 / Ausgegeben: 08. 12. 2009

1

6. mit welcher zeitlichen Verzögerung sie durch Klagen gegen erlassene Planfeststellungsbeschlüsse rechnet;
7. wie auf der Basis der aktuell vorliegenden Planungsfragmente bis zum 31. Dezember 2009 eine seriöse Kostenberechnung erstellt werden soll, die substantielle Aussagen darüber zulässt, ob die im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 geregelte maximale Kostenüberschreitung von 1,45 Mrd. € eingehalten werden kann;
8. wie sie den Widerspruch zwischen der Interview-Äußerung von DB-Chef Rüdiger Grube in der Stuttgarter Zeitung vom 9. November 2009 [*„Wir werden in der Tat nicht mit 3,076 Milliarden Euro für Stuttgart 21 auskommen. Für mich liegt die Sollbruchstelle bei 4,5 Milliarden Euro, da ja noch ein Risikozuschlag von 1,4 Milliarden Euro vereinbart ist.“*] und den folgenden früheren Aussagen erklärt:
 - *Ministerpräsident Oettinger: Die Einhaltung des Kostenrahmens habe für das Land, hohe Priorität, ebenso aber die geplante, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit* (Pressemitteilung der DB AG vom 6. März 2008),
 - *Innenministerium Baden-Württemberg: Aussagen über Kostenerhöhungen sind haltlos* (Pressemitteilung des Innenministeriums vom 18. Juli 2008),
 - *Wolfgang Drexler, Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm: Die immer wiederkehrenden Meldungen über „gewaltige“ Kostensteigerungen sind reine Panikmache* (Webseite „Das neue Herz Europas“, 18. September 2009);
9. ob sie, wie Bahnchef Grube davon ausgeht, dass das Projekt auch dann fortgeführt werden kann, wenn der in der Finanzierungsvereinbarung geregelte Risikoaufschlag bereits vor Baubeginn mit der derzeit bei der DB AG in Arbeit befindlichen Kostenberechnung weitgehend oder vollständig verzehrt wird;
10. wie sie die bei Großprojekten dieser Art unvermeidbaren Kostensteigerungen während des jahrelangen Bauablaufes finanzieren will, wenn der in der Finanzierungsvereinbarung geregelte Risikoaufschlag bereits vor Baubeginn weitgehend oder vollständig in Anspruch genommen wurde;

II.

mit den Vertragspartnern der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 umgehend Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, dass die in § 2 Abs. 2 Satz 3 vereinbarte Frist „spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2009“ aufgehoben wird, sodass eine zuverlässige Beurteilung der Kostenrisiken nach Vorliegen aussagekräftiger Entwurfsplanungen möglich wird.

10. 11. 2009

Kretschmann, Wölfe
und Fraktion

Begründung

Der aktuelle Planungsstand der Bauprojekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist desaströs. So liegen bei Stuttgart 21 erst für 5 von 7 Planfeststellungsabschnitten rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor, bei zwei dieser Planfeststellungsabschnitte sind Planänderungsverfahren notwendig, bei einem dritten – dem Fildertunnel – zeichnet sich die Notwendigkeit mit einer kostenerhöhenden Planungsänderung zur Erzielung eines zeitgemäßen Sicherheitsstandards ab.

Nach wie vor ungeklärt ist außerdem, ob die geplante Nutzung des S-Bahn-Bahnhofes am Flughafen durch Regional- und Fernzüge durch eine Ausnahmegenehmigung des Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Städtebau ermöglicht wird und ob die Nutzung der für den S-Bahn-Verkehr erstellten Strecke Stuttgart-Rohr-Flughafen mit anderen Zügen ohne Ausnahmegenehmigung möglich sein wird.

Die Ankündigung von deutlichen Kostensteigerungen durch Bahnchef Rüdiger Grube in der Stuttgarter Zeitung vom 9. November 2009 belegt, auf welch tönernen Füßen die diversen, der Diskriminierung der Projekt-Kritiker dienenden Äußerungen von Vertretern der Landesregierung, der DB und des Projektsprechers Wolfgang Drexler standen. Jetzt rächt sich, dass auch der Sachverstand so kompetenter Organisationen, wie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesrechnungshof, einfach ignoriert wurde.

Der zwischen den Projektbeteiligten vereinbarte Risikoaufschlag von 1,45 Mrd. € dient laut § 8 Abs. 3 des Finanzierungsvertrages der Absicherung von Mehrkosten die *„bei der Durchführung des Projekts trotz Beachtung des Gebots in vorstehendem Abs. 2* die voraussichtlichen Gesamtkosten von 3.076,0 Mio. € überschreiten.“*

Wenn dieser Risikoaufschlag bereits weitgehend oder vollständig vor Baubeginn aufgezehrt wird, führt dies zwangsläufig dazu, dass – bei über viele Jahre laufenden Großprojekten dieser Größenordnung völlig übliche und nicht zu vermeidende – Kostensteigerungen während des Baus nicht mehr vom Finanzierungsvertrag gedeckt sind und deren Verteilung neu verhandelt werden muss. Dies ist mit einem hohen Risiko für das Land verbunden. Die Landesregierung tut gut daran, nicht zu behaupten, nach der Vorlage der Kostenberechnung der DB im Dezember gäbe es keine weiteren Kostensteigerungen mehr. Damit würde sie ihre Glaubwürdigkeit bei der Bevölkerung endgültig verspielen.

Der am 2. April 2009 unterzeichnete Finanzierungsvertrag sieht in § 2 Abs. 2 Satz 3 vor: *„Für den Fall, dass nach Abschluss der Entwurfsplanung, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2009, eine Erhöhung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, welche zusätzlich die unter nachfolgendem § 8 Abs. 3 vereinbarten Beiträge übersteigt, werden die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen. Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.“*

Für eine seriöse Beurteilung der zu erwartenden Kosten ist – wie im Vertrag vorgesehen – das Vorliegen einer Entwurfsplanung notwendig. Davon ist „Stuttgart 21“ aber noch sehr weit entfernt. Ein Festhalten an dem im Vertrag genannten spätesten Termin 31. Dezember 2009 wäre vor dem Hintergrund der bereits jetzt absehbaren Kostenrisiken und der absehbar extrem schwierigen Haushaltslage des Landes in den nächsten Jahren völlig unverantwortbar.

* *„Kostensteigerungen bei den Bau- und Planungskosten über die gemäß § 6 Abs. 1 finanzierten voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 3.076,0 Mio. € hinaus sind ... möglichst durch Einsparungen oder Optimierungen auszugleichen.“*

Es ist daher im Interesse aller am Projekt Stuttgart 21 Beteiligter dringend notwendig, diese unrealistische Fristsetzung aus dem Vertrag zu tilgen und so einen nicht zu verantwortenden Zeitdruck aus dem Verfahren zu nehmen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 1. Dezember 2009 Nr. 7–3824.1–0/435 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. bis zu welchem Zeitpunkt die dem „Memorandum of Understanding“ vom 19. Juli 2007 zugrunde gelegte Zeitplanung das Vorliegen bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse für alle Bauabschnitte der beiden Projekte vorsah;

Zu I. 1.:

Dem Memorandum of Understanding lag kein konkreter Zeitplan für das Vorliegen bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse zugrunde.

2. für welche der Planfeststellungsabschnitte der beiden Projekte jeweils

a) bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse,

b) erlassene aber beklagte Planfeststellungsbeschlüsse

vorliegen;

Zu I. 2.:

Für die folgenden Planfeststellungsabschnitte (PFA) der Projekte liegen Planfeststellungsbeschlüsse (PFB) vor:

- PFA 1.1 Hauptbahnhof mit Talquerung PFB vom 28. Januar 2005
- PFA 1.2 Fildertunnel PFB vom 19. August 2005
- PFA 1.4 Filderbereich bis Wendlingen PFB vom 30. April 2008
- PFA 1.5 Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt, S-Bahn-Anbindung
PFB vom 13. Oktober 2006
- PFA 1.6 a Zuführung Ober- und Untertürkheim
PFB vom 16. Mai 2007
- PFA 2.1 c Kirchheim/Weilheim/Aichelberg PFB vom 13. August 1999
Geltungsdauer wurde durch das am 17. Dezember 2006 in Kraft getretene Gesetz „zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben“ auf zehn Jahre (ab Rechtskraft, dem 19. April 2002) verlängert.

– PFA 2.3 Albhochfläche

PFB vom 12. November 2008

– PFA 2.5 a 2 Ulm Donaubrücke

PFB vom 27. August 2004

Mit Ausnahme des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 2.3 sind alle Beschlüsse bestands- oder rechtskräftig. Es ist damit zu rechnen, dass auch der Beschluss zum PFA 2.3 in nächster Zeit bestandskräftig wird.

3. bei welchen Planfeststellungsabschnitten aus welchen Gründen Planänderungsverfahren notwendig geworden sind und wie der aktuelle Stand dieser Planänderungsverfahren ist;

Zu I. 3.:

Der Landesregierung ist bekannt, dass zum PFA 1.1 vier Änderungen erfolgten. So beinhalten die ersten beiden Änderungen eine Verschiebung von Baustelleneinrichtungsflächen. Dadurch konnte die städtebauliche Nutzbarkeit der betroffenen Flächen verbessert werden. Eine dritte Änderung bezieht sich auf das bauzeitliche Vorgehen und sieht dort geringfügige Änderungen vor. Die vierte Änderung ist durch den Neubau des Innenministeriums in der Willy-Brandt-Straße bedingt. Infolge dieses Neubaus muss für die Herstellung des neuen Stadtbahntunnels in der Willy-Brandt-Straße u. a. die bauzeitliche Verkehrsführung, die Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 1.1 war, geändert werden.

4. für welche Planfeststellungsabschnitte aus welchen Gründen die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen notwendig ist und wie der aktuelle Stand der Antragsverfahren ist;

Zu I. 4.:

Der Landesregierung sind eventuell erforderliche Ausnahmegenehmigungen nur punktuell bekannt. So ist im Zuge des PFA 1.3 Filderbereich mit Flughafenbindung zur Nutzung der S-Bahn-Station Flughafen und des S-Bahntunnels in diesem Abschnitt auch durch Fern-/Regionalverkehrszüge eine Ausnahme des BMVBS erforderlich. Die einschlägigen Regelwerke sehen grundsätzlich unterschiedliche Vorgaben für die Bahnsteighöhen und das Lichtraumregelprofil für die beiden Zugarten vor. Die DB AG rechnet in Kürze mit der Erteilung der Genehmigung.

5. bis wann die aktuelle Zeitplanung das Vorliegen von Planfeststellungsbeschlüssen für alle Planfeststellungsabschnitte vorsieht;

Zu I. 5.:

Der Planfeststellungsbeschluss ist für den PFA 1.6 b für Mitte 2010, derjenige für den PFA 1.3 Anfang 2011 vorgesehen. Die Verfahren für die weiteren Planfeststellungsabschnitte PFA 2.1 a/b Albvorland Wendlingen–Kirchheim, PFA 2.2 Alaufstieg, PFA 2.4 Alabstieg und PFA 2.5 a 1 Bahnhofsbereich Ulm sind im überwiegenden Teil der Fälle bereits weit gediehen; sie befinden sich im Anhörungsverfahren, und die Erörterung hat bereits stattgefunden oder steht kurz bevor.

6. mit welcher zeitlichen Verzögerung sie durch Klagen gegen erlassene Planfeststellungsbeschlüsse rechnet;

Zu I. 6.:

Gem. § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG haben Klagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse zu diesen Projekten keine aufschiebende Wirkung. Die Gerichte haben die Abwägung der Planfeststellungsbehörde, die zur Trassenauswahl führte,

bisher regelmäßig bestätigt. Mit relevanten zeitlichen Verzögerungen rechnet die Landesregierung daher nicht.

7. *wie auf der Basis der aktuell vorliegenden Planungsfragmente bis zum 31. Dezember 2009 eine seriöse Kostenberechnung erstellt werden soll, die substantielle Aussagen darüber zulässt, ob die im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 geregelte maximale Kostenüberschreitung von 1,45 Mrd. € eingehalten werden kann;*

Zu I. 7.:

Die DB AG hat für alle Planfeststellungsabschnitte von Stuttgart 21 eine Entwurfsplanung gefertigt. Bei den noch nicht planfestgestellten Abschnitten 1.3 und 1.6 b wurde diese auf der Grundlage der Antragsunterlagen erstellt. Die Investitionssumme für diese Abschnitte beträgt 12,4 % der gesamten Investitionssumme. Es ist – auch nach den Erfahrungen aus den anderen Planfeststellungsabschnitten – nicht mit Änderungen im Rahmen der Planfeststellung zu rechnen, die zu gravierenden Änderungen der Kostenberechnung führen würden.

8. *wie sie den Widerspruch zwischen der Interview-Äußerung von DB-Chef Rüdiger Grube in der Stuttgarter Zeitung vom 9. November 2009 [„Wir werden in der Tat nicht mit 3,076 Milliarden Euro für Stuttgart 21 auskommen. Für mich liegt die Sollbruchstelle bei 4,5 Milliarden Euro, da ja noch ein Risikozuschlag von 1,4 Milliarden Euro vereinbart ist.“] und den folgenden früheren Aussagen erklärt:*

- *Ministerpräsident Oettinger: Die Einhaltung des Kostenrahmens habe für das Land hohe Priorität, ebenso aber die geplante, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (Pressemitteilung der DB AG vom 6. März 2008),*
- *Innenministerium Baden-Württemberg: Aussagen über Kostenerhöhungen sind haltlos (Pressemitteilung des Innenministeriums vom 18. Juli 2008),*
- *Wolfgang Drexler, Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm: Die immer wiederkehrenden Meldungen über „gewaltige“ Kostensteigerungen sind reine Panikmache (Webseite „Das neue Herz Europas“, 18. September 2009);*

Zu I. 8.:

Die Aussage des Herrn Ministerpräsidenten, wonach die Einhaltung des Kostenrahmens für das Land hohe Priorität habe, hat nach wie vor Gültigkeit. Auch die zitierten Aussagen sowohl des Herrn Innenministers wie auch des Sprechers des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm, Herrn Wolfgang Drexler MdL, gelten nach wie vor. Mit diesen wurde unmittelbar auf Behauptungen der Projektgegner reagiert, es seien Kosten von weit über 6 Milliarden Euro zu erwarten. Die Landesregierung sieht keinen Widerspruch der zitierten Äußerungen zu den jüngsten Äußerungen von Herrn Dr. Grube.

9. *ob sie, wie Bahnchef Grube davon ausgeht, dass das Projekt auch dann fortgeführt werden kann, wenn der in der Finanzierungsvereinbarung geregelte Risikoaufschlag bereits vor Baubeginn mit der derzeit bei der DB AG in Arbeit befindlichen Kostenberechnung weitgehend oder vollständig verzehrt wird;*

10. wie sie die bei Großprojekten dieser Art unvermeidbaren Kostensteigerungen während des jahrelangen Bauablaufes finanzieren will, wenn der in der Finanzierungsvereinbarung geregelte Risikoaufschlag bereits vor Baubeginn weitgehend oder vollständig in Anspruch genommen wurde;

Zu I. 9 und I. 10.:

Mit der Entwurfsplanung wird eine größere Planungstiefe und damit eine höhere Kostensicherheit erreicht. Es liegt daher auf der Hand, dass bei Vorliegen der Entwurfsplanung keine Kostenvorsorge im ursprünglichen Umfang mehr erforderlich sein wird.

II.

mit den Vertragspartnern der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 umgehend Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, dass die in § 2 Abs. 2 Satz 3 vereinbarte Frist „spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2009“ aufgehoben wird, sodass eine zuverlässige Beurteilung der Kostenrisiken nach Vorliegen aussagekräftiger Entwurfsplanungen möglich wird.

Zu II.:

Eine Verlängerung der in § 2 Abs. 2 Satz 3 vereinbarten Frist ist nicht erforderlich, da die Entwurfsplanungen eine ausreichende Basis für die Entscheidung über die Fortführung des Projektes darstellen.

Rech

Innenminister