

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Kostensteigerungen des Bahnprojektes Stuttgart 21 – und ihre Folgen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. ob es zutreffend ist, dass die CDU-geführte Landesregierung seit dem Jahr 2004 regelmäßig von der Deutschen Bahn AG über außerplanmäßige Kostensteigerungen beim Bahnprojekt Stuttgart 21 in Kenntnis gesetzt worden ist, ohne hierüber den Landtag zu informieren;
2. wie sie die Berechnungen des Projektsteuerers D. u. S. aus dem Jahr 2009 beurteilt, wonach die Gesamtkosten für das Projekt Stuttgart 21 weit mehr als 5 Milliarden Euro betragen werden;
3. wie sie eine interne Risikoanalyse der DB Projektbau („H. A.-Papier“) bewertet, die 121 Kostenrisiken in Höhe von 1,2 Milliarden Euro aufzählt, und um welche Risikopositionen es sich im Einzelnen handelt;
4. ob eine Vorfinanzierung der geplanten Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen zur Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart 21 durch das Land Baden-Württemberg rechtlich zulässig ist, obwohl einzig der Bund für den Bau der Neubaustrecke zuständig ist (Mischfinanzierung);
5. welche Mehrkosten für das Land durch höhere Stationsgebühren und Trassenpreise der DB AG voraussichtlich entstehen, wenn der Tunnelbahnhof realisiert wird;
6. bis zu welchem Betrag die Finanzierungsanteile des Landes an dem Projekt Stuttgart 21 haushaltsrechtlich abgesichert sind und auf welchen Rechtsgrundlagen diese beruhen;

7. ob sich das Land bei drohender Überschreitung des Kostenrahmens von 4,526 Milliarden Euro heute schon einseitig vom Vertrag lösen kann, beispielsweise durch Kündigung aus wichtigem Grund wegen Unmöglichkeit der Zweckerreichung;
8. wer die Mehrkosten zu tragen hat, wenn sich die Projektpartner bei einer Überschreitung des Kostenrahmens von 4,526 Milliarden Euro nicht einigen können;
9. welche gesetzliche Ermächtigungsgrundlage sie für die Inanspruchnahme des sogenannten Risikopuffers besitzt;
10. ob es haushaltsrechtliche Vorgaben hinsichtlich der Art und Weise der Kalkulation der Projektkosten von Stuttgart 21 gibt.

14. 07. 2011

Renkonen, Schwarz, Raufelder,
Marwein, Werner Wölflé GRÜNE

Begründung

In den letzten Wochen und Monaten wurde immer wieder darüber berichtet, dass es zu weiteren außerplanmäßigen Kostensteigerungen beim geplanten Bau des Bahnprojekts Stuttgart 21 kommt. Medienberichten zufolge soll die Deutsche Bahn AG bereits im März 2004 die CDU-geführte Landesregierung über die Kostenexplosionen informiert haben. Wir wollen nun wissen, ob der baden-württembergische Landtag von der damaligen Regierung im Sinne des Haushaltsgrundsatzes der „Kostenwahrheit und -klarheit“ ordnungsgemäß über die höheren Baukosten von Stuttgart 21 informiert worden ist. Außerdem interessiert uns, ob es zutreffend ist, dass sowohl der Projektsteuerer D. u. S. als auch der inzwischen zurückgetretene DB-Projektplaner H. A. die Gesamtkosten auf inzwischen deutlich über 5 Milliarden Euro beziffert haben. H. A. soll hierzu sogar eine Risikoanalyse mit 121 verschiedenen Kostenrisiken in Höhe von rund 1,2 Milliarden Euro vorgelegt haben.

Rechtlich umstritten ist auch die Vorfinanzierung der Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen durch das Land, um im Gegenzug die Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart 21 zu ermöglichen. Da für die Neubaustrecke einzig der Bund verantwortlich ist, handelt es sich hierbei um eine Mischfinanzierung. In der Koalitionsvereinbarung wurden die Gesamtkosten für das Bahnprojekt auf 4,526 Milliarden Euro gedeckelt, um eine höhere Kostenbeteiligung des Landes auszuschließen. Bislang wurde allerdings nicht dargelegt, wie die Finanzierungsanteile des Landes (einschließlich Risikopuffer) haushaltsrechtlich abgesichert sind und mit welchen Anteilen die Projektpartner mögliche Mehrkosten zu tragen haben.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. August 2011 Nr. 3–3824.1–0–01/113 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. ob es zutreffend ist, dass die CDU-geführte Landesregierung seit dem Jahr 2004 regelmäßig von der Deutschen Bahn AG über außerplanmäßige Kostensteigerungen beim Bahnprojekt Stuttgart 21 in Kenntnis gesetzt worden ist, ohne hierüber den Landtag zu informieren;*

Auf der Grundlage der Ergänzungsvereinbarung vom 24. Juli 2001 wurden die Planungen für das Projekt Stuttgart 21 wieder aufgenommen. Die Landesregierung wurde von der DB AG in Abständen über die steigenden Projektkosten zum Planungs- und Preisstand informiert und sukzessive über Ergebnisse der Konzernwirtschaftlichkeitsrechnung unterrichtet. Inwieweit die Informationen durch die DB AG zeitnah zu ihren eigenen Erkenntnissen erfolgten, ist der Landesregierung nicht bekannt.

- 2. wie sie die Berechnungen des Projektsteuerers D. u. S. aus dem Jahr 2009 beurteilt, wonach die Gesamtkosten für das Projekt Stuttgart 21 weit mehr als 5 Milliarden Euro betragen werden;*

Der im Rahmen der Schlichtung Stuttgart 21 vorgelegten Gutachterlichen Stellungnahme der drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Märkische Revision, PWC und Susat vom 15. November 2010 ist zu entnehmen, dass der Projektsteuerer Drees und Sommer zum 2. Juli 2009 Baukosten von 4.066 Mio. € beziffert hat und von Gesamtkosten i. H. v. 5,008 Mrd. € ausging. Die DB AG hatte im Anschluss daran bis zum 10. Dezember 2009 noch einmal Einspar- und Optimierungspotenziale errechnet, die im Zuge des Schlichtungsprozesses von den drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften überprüft wurden. Die drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften kamen am 15. November 2010 zu folgendem Ergebnis: „Die Plausibilisierung der von der DB AG erstellten Kostenpläne/Kostenveranschlagungen hat ergeben, dass insbesondere die Annahmen der DB AG zu möglichen Einspar- und Optimierungspotenzialen eher als optimistisch einzuschätzen sind. 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 4.526,0 Mio. € nicht ausreichend bemessen ist.

Hierbei ist zu beachten, dass eine Quantifizierung der zukünftigen Risiken auf Basis der vorgelegten Unterlage 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.“

Der Landesregierung liegen darüber hinaus keine aktuellen Kostenberechnungen der DB Netz AG vor. Ein entsprechendes Auskunftersuchen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur ist von der DB Netz AG bislang nicht beantwortet.

- 3. wie sie eine interne Risikoanalyse der DB Projektbau („H. A.-Papier“) bewertet, die 121 Kostenrisiken in Höhe von 1,2 Milliarden Euro aufzählt, und um welche Risikopositionen es sich im Einzelnen handelt;*

Die Landesregierung kann diese Analyse nicht bewerten, da sie ihr von der DB Netz AG trotz Aufforderung bislang nicht vorgelegt wurde. Die DB Netz AG argumentiert, dass es sich um einen internen Vorgang handle. Auf die Antwort zu LT-Drs. 15/96 Ziff. 2. wird hingewiesen.

4. *ob eine Vorfinanzierung der geplanten Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen zur Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart 21 durch das Land Baden-Württemberg rechtlich zulässig ist, obwohl einzig der Bund für den Bau der Neubaustrecke zuständig ist (Mischfinanzierung);*

Der früheren Landesregierung wurde die Verfassungsmäßigkeit eines verlorenen Zuschusses für die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm durch ein Rechtsgutachten bestätigt. Die Landesregierung zieht diese rechtliche Bewertung – trotz unterschiedlicher Auffassungen zu Stuttgart 21 – nicht in Zweifel. Die Frage, ob dieses Rechtsgutachten im Falle einer Beendigung des Projekts Stuttgart 21 für eine Vor- oder Mitfinanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm tragfähig wäre, stellt sich gegenwärtig nicht.

5. *welche Mehrkosten für das Land durch höhere Stationsgebühren und Trassenpreise der DB AG voraussichtlich entstehen, wenn der Tunnelbahnhof realisiert wird;*

Auf die Antwort zu LT-Drs. 15/96 Ziff. 3. wird verwiesen.

6. *bis zu welchem Betrag die Finanzierungsanteile des Landes an dem Projekt Stuttgart 21 haushaltsrechtlich abgesichert sind und auf welchen Rechtsgrundlagen diese beruhen;*

9. *welche gesetzliche Ermächtigungsgrundlage sie für die Inanspruchnahme des sogenannten Risikopuffers besitzt;*

Die zur Unterzeichnung des Vertragswerks erforderlichen haushaltsrechtlichen Ermächtigungen hat der Haushaltsgesetzgeber im Staatshaushaltsgesetz bzw. im Staatshaushaltsplan 2009 geschaffen.

Die Ermächtigungen (Mittel und Verpflichtungsermächtigungen) für den vertraglichen Finanzierungsanteil für Stuttgart 21 sind im Staatshaushaltsplan 2009 in Kap. 0325 TG 78 und 80 ausgebracht. Titelgruppe 80 enthält Ermächtigungen für Stuttgart 21 in Höhe von 285,74 Mio. Euro. Titelgruppe 78 enthält eine Verpflichtungsermächtigung für einen Landesbeitrag in Höhe von 84,5 Mio. €, darüber hinaus eine Verpflichtungsermächtigung für die über den Landeshaushalt abzuwickelnden Beiträge der Landeshauptstadt, des Verbands Region Stuttgart und der Flughafen Stuttgart GmbH.

Die Ermächtigung zur Übernahme eines Anteils an der Risikovorsorge ist in § 5 Abs. 2 Nr. 3 StHG 2009 ausgebracht. Der dort genannte Betrag von 940 Mio. € umfasst den Risikoanteil des Landes sowie die ggf. über den Landeshaushalt abzuwickelnden Risikoanteile der Landeshauptstadt Stuttgart und der Flughafen Stuttgart GmbH.

Damit ist der gesamte vertraglich vereinbarte Finanzierungsanteil des Landes einschließlich des Anteils an der Risikovorsorge haushaltsrechtlich abgesichert. Die Frage der haushaltsrechtlichen Abbildung der Finanzierungsbeiträge war Gegenstand der Beratungen des Finanzausschusses des Landtags zum Staatshaushaltsplan 2009, Einzelplan 03; vgl. hierzu Drucksache 14/3603.

7. *ob sich das Land bei drohender Überschreitung des Kostenrahmens von 4,526 Milliarden Euro heute schon einseitig vom Vertrag lösen kann, beispielsweise durch Kündigung aus wichtigem Grund wegen Unmöglichkeit der Zweckerreichung;*

8. *wer die Mehrkosten zu tragen hat, wenn sich die Projektpartner bei einer Überschreitung des Kostenrahmens von 4,526 Milliarden Euro nicht einigen können;*

Wie bereits in der Koalitionsvereinbarung zum Ausdruck kommt, vertritt die Landesregierung die Auffassung, dass sich das Land bei einer Überschreitung des Kostenrahmens von 4,526 Mrd. € an Mehrkosten nicht beteiligen wird. Aus Sicht der Landesregierung kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieser Kostenrahmen überschritten wird. Daher hat die Landesregierung der DB AG diese Auffassung mitgeteilt und darauf hingewiesen, dass die DB AG insoweit auf eigenes Risiko handelt.

10. ob es haushaltsrechtliche Vorgaben hinsichtlich der Art und Weise der Kalkulation der Projektkosten von Stuttgart 21 gibt.

Der Finanzierungsanteil des Landes wird auf der Grundlage des Finanzierungsvertrages zu Stuttgart 21 geleistet. Danach haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kostenkalkulation mit der erforderlichen Sorgfalt zu erstellen und über die zweckentsprechende Verwendung der Gesamtkosten des Projektes Verwendungsnachweise zu führen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur