

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft

**zu der Mitteilung der Landesregierung vom 18. Juli 2014
– Drucksache 15/5526**

Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags; hier: Denkschrift 2006 des Rechnungshofs zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württemberg – Beitrag Nr. 6: Vergabe von Gutachten durch Landes- behörden

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung der Landesregierung vom 18. Juli 2014 – Drucksache 15/5526
– Kenntnis zu nehmen.

07. 11. 2014

Der Berichterstatter:

Der Vorsitzende:

Dr. Reinhard Löffler

Karl Klein

Bericht

Der Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft beriet die Mitteilung Drucksache 15/5526 in seiner 50. Sitzung am 7. November 2014.

Der Berichterstatter führte aus, die vorliegende Mitteilung der Landesregierung über die Vergabe von Gutachten durch Landesbehörden umfasse 198 Seiten. Er wünsche sich, dass der Umfang der nächsten Mitteilung über die Vergabe von Gutachten deutlich kleiner ausfalle. Hierfür sollten sich die Ministerien etwas einfallen lassen.

Die Ressorts sollten dazu übergehen, vor der Vergabe von Gutachten an Externe zu fragen, ob der betreffende Sachverstand nicht innerhalb der Ministerien vorhanden sei. Ihn verwundere im Übrigen, dass sich auch das Justizministerium rechtlich von außen beraten lassen müsse. Inhaltlich könne er sich zu den einzelnen Punkten jedoch nicht äußern, da die Landesregierung hierzu in ihrem Bericht nichts aufführe. Er halte es für wichtig, dass künftig jedes Ministerium, das für einen bestimm-

Ausgegeben: 14.01.2015

1

ten Anlass ein Gutachten nach außen vergebe, bestätigen müsse, dass der benötigte Sachverstand intern nicht vorliege.

Ihm sei aufgefallen, dass die Ministerien einen hohen Beratungsbedarf in Sachen Vergaberecht hätten. Offenbar sei also ein kompliziertes Vergaberecht geschaffen worden. Dieses werde auch der mittelständischen Industrie zugemutet. Das Vergaberecht sollte nicht weiter verkompliziert, sondern so vereinfacht werden, dass es sich für die Ministerien und die Industrie nachvollziehen lasse.

Eine Abgeordnete der CDU bemerkte, hinsichtlich des Gutachtens der Volkholzkommision zur Weiterentwicklung der Lehrerbildung habe sie in dem Bericht der Landesregierung keine näheren Angaben gefunden. Sie wisse nicht, ob dieses Gutachten in den Geschäftsbereich des Kultusministeriums oder in den des Wissenschaftsministeriums falle, und frage, wie hoch die Kosten des angesprochenen Gutachtens gewesen seien.

Ein Vertreter des Wissenschaftsministeriums sprach die Vermutung aus, dass das Gutachten in den Kultusbereich falle, worauf ein Vertreter des Kultusministeriums erklärte, der Auftrag für das Gutachten sei nach seiner Kenntnis durch das Wissenschaftsministerium erfolgt.

Ein Abgeordneter der CDU bat das federführende Ministerium für Finanzen und Wirtschaft darum, die von seiner Fraktionskollegin zuvor aufgeworfene Frage klären zu lassen und diesem Ausschuss schriftlich über das Ergebnis zu berichten.

Der Ausschussvorsitzende hielt daraufhin eine entsprechende Zusage des Staatssekretärs im Ministerium für Finanzen und Wirtschaft fest.

Der Berichterstatter führte an, das Finanzministerium habe zu speziellen Rechtsfragen im Zusammenhang mit den Verhandlungen um das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ein Gutachten vergeben (Drucksache 15/5526, Seite 42, lfd. Nr. 8). Zu solchen Fragen seien auch durch das Verkehrsministerium Gutachten in Auftrag gegeben worden. Er frage, ob sich beide Häuser diesbezüglich abstimmten. Es müssten nicht zwei Gutachten zum gleichen Thema angefertigt werden.

Der Staatssekretär im Ministerium für Finanzen und Wirtschaft teilte mit, bei der konkreten Rechtsberatung, die der Berichterstatter gerade aufgegriffen habe, gehe es um Grundstücksverhandlungen im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof. Dies sei eine Angelegenheit des Finanzministeriums als dem für die Liegenschaften zuständigen Ressort. Das Verkehrsministerium befasse sich damit nicht.

Eine Abgeordnete der CDU brachte vor, im Jahr 2010 habe das Gesamtvolumen der Gutachtenvergabe im Bereich des Verkehrsministeriums bei 891 000 € brutto gelegen. Im Jahr 2011 seien es 1,25 Millionen € gewesen, im Jahr 2012 1,14 Millionen € und im Jahr 2013 schließlich 2,26 Millionen €. Somit hätten sich die Kosten in dem genannten Zeitraum auf das Zweieinhalbfache des ursprünglichen Werts erhöht. Gleichzeitig sei die Zahl der Stellen im Verkehrsministerium um rund 100 gestiegen und arbeite dem Ministerium noch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zu. Sie frage, warum das Verkehrsministerium so viele Gutachten vergeben müsse und ob ein großer Teil der betreffenden Leistungen nicht auch durch eigene Mitarbeiter erbracht werden könnte.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur legte dar, in diesen Jahren seien sogar noch darüber hinaus Gutachten vergeben worden. Die Ausgaben dafür seien allerdings nicht im Haushalt des Verkehrsministeriums, sondern in dem des Innenministeriums etatisiert. Diese Gutachten hingen im Wesentlichen damit zusammen, dass zu über 90 % externe Dritte die Planungen im Straßenbau abwickelten. In der politischen Diskussion werde dies sehr goutiert und auch die Frage gestellt, ob nicht noch eine Ausweitung möglich sei.

Diese Verfahren dienten im Kern dazu, zu baureifen Straßenprojekten zu kommen, um die entsprechenden Maßnahmen durchführen zu können. Im Rahmen dieser Verfahren erfolgten sehr viele Einzelgutachten, etwa zu Biotopen, technischen Fragen, Statik oder Bauausführung. Expertisen würden sogar bis in den Planungsbereich hinein eingefordert.

Würde nicht so vorgegangen, müsste um eine deutliche Erhöhung des Personalbestands der Straßenbauverwaltung gebeten werden, wobei sich allerdings nicht zusichern ließe, dass die betreffenden Mitarbeiter voll ausgelastet wären. Manchmal benötige man für eine spezielle Frage einen hochrangigen Experten. In den Verfahren stellten sich sehr unterschiedliche Fragen. Es sei viel klüger, externe Experten zu bitten, diese Fragen zu klären, als mehr Personal einzustellen. Er meine, dass das Vorgehen im Bereich der Straßenbauverwaltung sehr sinnvoll sei.

In dieser Legislaturperiode werde der Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg erstmalig unter Wettbewerbsbedingungen vergeben. Dies habe zur Konsequenz, dass die Vergabe in Lose aufgeteilt werde, sodass auch mittelständische Anbieter ein Angebot abgeben könnten. Der Aufwand hierbei und der Bedarf an Gutachten sei viel höher als bei einer Vergabe „in einem Stück“. Es sei fast trivial, dass bei einem Volumen von 10 Milliarden €, um das es in diesem Zusammenhang gehe, in gewissem Umfang eine externe rechtliche Zuarbeit – keine Beratung – benötigt werde. Sie sei aber nur bis zum Abschluss der Vergaben erforderlich. Es würden hochrangige Spezialisten eingesetzt, die leider relativ teuer seien, um diese Vergabe erfolgreich zu gestalten. Dies erkläre die Kostensteigerung bei der Gutachtenvergabe, wie sie der vorliegende Bericht der Landesregierung ausweise.

Die Abgeordnete der CDU betonte, sie habe zuvor nicht nach den Vergaben und den Kosten anderer Ministerien bzw. der NVBW gefragt. Vielmehr habe sie sich allein auf das Volumen der Gutachtenvergabe durch das Verkehrsministerium bezogen. Insofern wiederhole sie ihre Ausgangsfrage, wie sich hierbei die Steigerung der Kosten auf das Zweieinhalbfache gegenüber dem Jahr 2010 begründe.

Der Ministerialdirektor erklärte, für die Ausschreibung der SPNV-Leistung, die ein Volumen von 10 Milliarden € zum Gegenstand habe, sei federführend das Verkehrsministerium zuständig. Daher sei auch ein Großteil der entsprechenden Ausgaben in Höhe von gut 2 Millionen € im Verkehrsressort etatisiert.

Die Abgeordnete der CDU wies darauf hin, die Firma KCW habe zur Begleitung der Ausschreibungen von Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Baden-Württemberg über eine europaweite Ausschreibung am 22. Oktober 2012 einen Auftrag der NVBW mit einem Volumen von rund 196 000 € netto erhalten. Diesem Rahmenvertrag habe sich über eine Direktvergabe am 30. August 2013 ein Folgeauftrag für Beratungsleistungen im Rahmen von SPNV-Ausschreibungen des Verkehrsministeriums in Höhe von 180 000 € angeschlossen.

Die erwähnten 180 000 € bildeten keine Erklärung für die Gutachtenkosten im Bereich des Verkehrsministeriums von 2,26 Millionen €. Ferner erachte sie es als etwas seltsam, wenn ein und dieselbe Firma zwei Aufträge im Gesamtvolumen von etwa 380 000 € netto erhalte, zum einen auf Kosten des Verkehrsministeriums und zum anderen auf Kosten der NVBW, wobei letztere gar nicht im vorliegenden Bericht auftauchten, da die NVBW eine GmbH sei. Sie stelle also fest, dass das Verkehrsministerium ihre Fragen bisher eigentlich nicht beantwortet habe.

Der Ministerialdirektor merkte an, die rund 2 Millionen € an Gutachtenkosten umfassten weitere Aufträge. Dazu zähle beispielsweise der Einsatz eines Rechtssachverständigen im Zusammenhang mit der Fahrzeugfinanzierung.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur gab bekannt, die Ausweitung des Gutachtensvolumens gehe auch darauf zurück, dass viele Aufträge aus dem Koalitionsvertrag abgearbeitet würden. Die Direktvergabe der Beratungsleistungen an die KCW durch das Ministerium wiederum begründe sich damit, dass die Grundlagenarbeit schon durch die NVBW geleistet worden sei. Das Ministerium habe die Schwerpunkte der Vergabe dann in einem Themenfeld zur direkten Bearbeitung an sich gezogen.

Die von der Abgeordneten der CDU genannten rund 100 Stellen verteilten sich zu einem großen Teil auf die Führungsebene, die Pressestelle, die Zentralstelle und die Verwaltungsabteilung. Das Ministerium habe eine Abteilung 5 neu aufgebaut. Diese sei in der Vollbesetzung erst Mitte 2013 arbeitsfähig gewesen. Bereits im Vorfeld seien viele Themen aufgegriffen worden, um die Grundlagen für die Arbeitsfähigkeit dieser Abteilung zu schaffen.

Ein Abgeordneter der Grünen unterstrich, das Verkehrsministerium habe Gutachten mit einem Volumen von 380 000 € netto für Beratungsleistungen im SPNV in Auftrag gegeben (Drucksache 15/5526, Seite 104, lfd. Nr. 17 und 18). Hierbei beschreibe man in Baden-Württemberg ein neues Gebiet. Unter der noch von CDU und FDP/DVP geführten Landesregierung sei der schlechteste Verkehrsvertrag der Eisenbahngeschichte im Land abgeschlossen worden. Um zu günstigeren Angeboten und besseren Preisen zu kommen, sei es notwendig, entsprechende ökonomische und juristische Expertisen einzuholen.

Insofern könne er in den aufgegriffenen Positionen nichts „Anrühiges“ erkennen. Vielmehr zähle bei einem hohen Vergabevolumen eine gute Vorbereitung zu einer sachgerechten Verwaltungsarbeit.

Ihn interessiere noch der Sachstand zum Kostencontrolling bei Stuttgart 21. Er frage, wann man die entsprechenden Beratungsverträge unterzeichnet habe, wie die Vergabe erfolgt sei und warum ein Kostencontrolling durchgeführt werde.

Der Ministerialdirektor brachte zum Ausdruck, die bei der heutigen Opposition umstrittene Beratungsfirma KCW habe schon unter der ehemaligen Landesregierung als hochrangiges Unternehmen gegolten und Aufträge erhalten.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur teilte mit, mit dem Kostencontrolling sei im Jahr 2008 die Firma Techdata beauftragt worden. Dahinter stehe die Rechnungsprüfung der Kosten, die für Stuttgart 21 im Einzelnen anfielen. Bei den hierzu im Bericht abgebildeten Zahlen handle es sich um Jahresdirektvergaben für das Kostencontrolling.

Die Abgeordnete der CDU trug vor, die Firma Techdata erhalte für das Kostencontrolling zu Stuttgart 21, das selbstverständlich notwendig sei, Jahr für Jahr 300 000 bis 400 000 €. Allerdings frage sich die CDU, weshalb parallel dazu im Jahr 2011 die Firma KCW mit einer Beratung zur ökonomischen Bewertung von Kosten und Risiken des Projekts Stuttgart 21 beauftragt worden sei.

In der Stellungnahme zum Antrag Drucksache 15/4972 würden für das von ihr gerade erwähnte Gutachten Kosten von 60 100 € netto angegeben. Hingegen führe die Landesregierung in ihrem vorigen Bericht zur Gutachtenvergabe durch Landesbehörden – Drucksache 15/2621 – 27 500 € netto als Kosten an. Auch im jetzt vorliegenden Bericht werde die Kostensteigerung nicht erwähnt. Dies halte die CDU für unerklärlich.

Der Ministerialdirektor zeigte auf, am Beispiel der Firma Techdata zeige sich, dass es gut sei, weiter mit Unternehmen zu arbeiten, die schon die vorige Landesregierung unter Vertrag genommen habe. Bei Stuttgart 21 handle es sich um ein Großprojekt mit einer Bausumme in der Größenordnung – genau sei dies noch nicht bekannt – von rund 7 Milliarden €. Es verstehe sich von selbst, dass ein Ministerium bei einer solchen Maßnahme die Rechnungen, die die Bahn im Zusammenhang mit der Baudurchführung vorlege, nicht ohne Weiteres im Rahmen seiner Alltagsarbeit kontrollieren könne. Das Ministerium habe dafür nicht extra Mitarbeiter eingestellt, sondern bediene sich mit Techdata eines guten und leistungsfähigen Unternehmens, das auch über eigene Mitarbeiter verfüge, die genau auf die angesprochene Aufgabe spezialisiert seien.

Dieser Auftrag umfasse etwas ganz anderes als der an die Firma KCW und habe mit Gutachten konzeptioneller Art über Stuttgart 21 vor und nach der Volksabstimmung nichts zu tun. Hier habe seine Vorrednerin etwas miteinander verwechselt.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur machte darauf aufmerksam, der von der Abgeordneten der CDU zuletzt angesprochene Auftrag an die Firma KCW sei 2011 in der Tat ursprünglich als Gutachten vergeben worden und deshalb in dem Bericht der Landesregierung zur Gutachtenvergabe in den Jahren 2010 und 2011 – Drucksache 15/2621 – aufgeführt. In der Folge sei der Auftrag jedoch in eine Beratungsleistung umgewandelt worden. Dadurch habe die Landesregierung diesen Auftrag in dem jetzt vorliegenden Bericht Drucksache 15/5526 bei der engen Auslegung des Gutachtenbegriffs nicht mehr aufgelistet. Dies sei

in den Stellungnahmen des Verkehrsministeriums zu den Anträgen Drucksachen 15/4972 und 15/5608 ausführlich dargestellt und begründet.

Der Ministerialdirektor fügte hinzu, die Frage, ob man eine Leistung als Gutachtung oder als Beratung zu verstehen habe, sei schwierig zu beantworten. Über die entsprechende Definition könne lange gestritten werden. Wer den vorliegenden Bericht der Landesregierung aufmerksam lese, werde feststellen, dass jedes Ressort mit dieser Definition gerungen habe.

Die Abgeordnete der CDU bemerkte, die Firma Techdata sei in der Tat ein leistungsfähiges Unternehmen und werde vom Land sicherlich zu Recht gut bezahlt. Sie sei entgegen der Meinung des Ministerialdirektors der Ansicht, dass sie nichts verwechselt habe, und bekräftige ihre Frage, warum ein zweites Unternehmen benötigt werde, das weitgehend den gleichen Auftrag besitze wie Techdata.

Der Ministerialdirektor hob hervor, Techdata weise eine ganz andere Performance auf als KCW. Techdata könne von der Qualifikation der Mitarbeiter her die Aufgabe, die der KCW übertragen worden sei, nicht wahrnehmen.

Die Abgeordnete der CDU fuhr fort, sie habe in dem von ihr initiierten Antrag Drucksache 15/4972 dezidiert nach Gutachten und Beratungsleistungen gefragt. Sowohl in der Stellungnahme zu diesem Antrag als auch in der Stellungnahme zum Antrag Drucksache 15/4926 habe das Verkehrsministerium den an die Firma KCW vergebenen Auftrag „Stuttgart 21: Ökonomische Bewertung von Kosten und Risiken“ als Gutachten bezeichnet, wobei das Auftragsvolumen mit 60 100 € und nicht mit 27 500 € angegeben worden sei. Er erscheine der CDU wenig logisch, wenn jetzt im Nachhinein erläutert werde, dass es sich zunächst um ein Gutachten gehandelt habe und der Auftrag dann in eine Beratungsleistung umgewandelt worden sei.

Sie bitte ferner um Auskunft, weshalb auch bei einem Gutachten mit einem Volumen von 27 500 € bis Ende 2013 keine Verschriftlichung vorgelegen habe. Das Verkehrsministerium teile in seiner Stellungnahme zum Antrag Drucksache 15/5608 mit, dass die Beratung direkt an den Amtsvorgänger des hier anwesenden Ministerialdirektors im Verkehrsministerium gegangen sei, ohne dass der Fachabteilung oder dem Finanzministerium etwas Schriftliches zugegangen wäre. Nach Ansicht der CDU-Fraktion sei also eine Leistung bezahlt worden, für die keine erkennbare Gegenleistung bestanden habe.

Der Ministerialdirektor teilte mit, nach seiner Kenntnis habe die KCW die Leistung auftragsgemäß erbracht. Die Leistung sei nicht in Form einer Abschlussdokumentation, sondern in Form von Präsentationen, Papieren und Beratungsgesprächen zu erbringen gewesen. Dies sei bei einer Leistung, die parallel zu einem Prozess stattfinde, üblich.

Sein Amtsvorgänger habe zum Abschluss des Auftrags vom Auftragnehmer noch verlangt, mit dem vorhandenen Rest an finanziellen Mitteln aus dem Auftrag den Beratungsprozess schriftlich zu dokumentieren. Diese Verschriftlichung sei in seiner Amtszeit abschließend erfolgt und liege vor. Der Auftrag sei inzwischen beendet. Es entspreche dem üblichen Vorgehen, dass der Auftraggeber dann, wenn die Leistung weitgehend erbracht worden sei, noch darum bitte, die Leistung schriftlich zu fixieren.

Nach dem Ende der Beratungsleistung habe es bis zur schriftlichen Dokumentation bedauerlicherweise etwas länger gedauert. Dies sei aber auch bei anderen Anlässen schon so gewesen und erkläre sich in der Regel damit, dass die Leistung auftragsgemäß im Prinzip erbracht sei und die Abschlussdokumentation an sich nur für die Akten diene.

Die Abgeordnete der CDU betonte, ihre Fraktion habe mehrfach darum gebeten, die Dokumentation vorzulegen. Interessanterweise sei mit der Verschriftlichung erst dann begonnen worden, nachdem zunächst die FDP/DVP und dann die CDU sich nach dem Gutachten erkundigt hätten. Die CDU bitte darum, die Dokumentation nun vorzulegen. Bisher sei die Vorlage mit dem Hinweis auf datenschutzrechtliche Probleme gegenüber der DB AG verweigert worden. Die DB AG kenne

aber bis zum heutigen Tag weder die Ergebnisse des Gutachtens noch die darin eingeflossenen Daten und habe das Verkehrsministerium um Zusendung des Gutachtens gebeten.

Der Ministerialdirektor erklärte, es gehe nicht auf parlamentarische Initiativen zurück, dass die Verschriftlichung abschließend erfolgt sei. Vielmehr habe er selbst dafür gesorgt, dass die Verschriftlichung vorgenommen werde, damit die Schlussrechnung stattfinden könne.

Bei einer Vorlage der Dokumentation wäre nicht gesichert, dass sie intern bliebe. Dadurch bestünde ein erhebliches Risiko für das Land, das bis hin zu möglichen Ansprüchen der Bahn reichen würde. In der Dokumentation gehe es um Vorgänge und interne Überlegungen aus der Amtszeit der früheren Landesregierung. Eine Vorlage der Dokumentation liege nicht im Landesinteresse und erfolge daher nicht, auch wenn die jetzige Regierungskoalition aus einer Vorlage vielleicht politische Vorteile ziehen könnte.

Die Abgeordnete der CDU unterstrich, ihre Fraktion halte es für eine Missachtung des Parlaments, dass das Verkehrsministerium die Dokumentation nicht vorlege. Die CDU empfinde die vom Ministerialdirektor hierfür angeführte Begründung als Ausrede und vermute, dass die Haltung des Ministeriums auf andere Gründe zurückgehe.

Der Ministerialdirektor bekräftigte, im Hinblick auf das Landesinteresse sei es gut, dass die Bahn das Gutachten nicht kenne, und fügte hinzu, er könnte dies substantiieren.

Der Präsident des Rechnungshofs fragte, ob es nicht sinnvoller gewesen wäre, die Verschriftlichung für den Beratungsprozess statt für die Dokumentation anzufordern.

Der Ministerialdirektor bejahte dies und fügte an, dies sei auch so gewesen. Schon vor Beginn seiner Amtszeit im Ministerium sei entschieden worden, dass im Rahmen der Gesamtleistung des Gutachtens eine Dokumentation stattfinde. Allerdings sei der Zeitraum, bis zu dem habe dokumentiert werden sollen, nicht eingehalten worden. Vielmehr habe letztlich etwas darauf gedrängt werden müssen, dass die Dokumentation erfolge.

Die Abgeordnete der CDU warf die Frage auf, weshalb das Ministerium für etwas bezahlen könne, wofür es noch keine Gegenleistung erhalten habe.

Der Ministerialdirektor antwortete, aus dem Auftrag sei ein kleiner, aber angemessener Rest an finanziellen Mitteln vorhanden gewesen. Diesen Rest habe man zurückgehalten und erst dann ausbezahlt, als die Abschlussdokumentation vorgelegen habe sowie geprüft und für richtig befunden worden sei.

Die Abgeordnete der CDU wies darauf hin, im Jahr 2011 habe das Verkehrsministerium ein „Gutachten zur Zulässigkeit Gleisneigung Tiefbahnhof S 21“ mit einem Auftragsvolumen von 4 000 € netto vergeben (Drucksache 15/2621, Seite 80, lfd. Nr. 10). In der Begründung werde angeführt:

Gutachten diente zur Abklärung, ob Längsneigung bahnbetrieblich problematisch ist. Ergebnis: nein.

Sie frage, warum dieses Gutachten nie veröffentlicht worden sei.

Eine Vertreterin des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur gab bekannt, das Ergebnis des Trinckauf-Gutachtens sei schon in der Drucksache 15/2621 vermerkt und jetzt auf der Homepage des Ministeriums eingestellt worden, nachdem die Thematik bei der Erörterungsverhandlung zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 angesprochen worden sei.

Die Abgeordnete der CDU legte dar, nach Ansicht der Gegner des Tiefbahnhofs sei die Neigung der Bahnsteige zu steil. Die betreffende Diskussion sei vor wenigen Wochen erneut aufgekommen. Das Verkehrsministerium habe sich zu diesem

Punkt relativ spät geäußert, hätte aber durch Veröffentlichung des vorhandenen Gutachtens schon sehr frühzeitig klarstellen können – dies wäre auch zu erwarten gewesen, da das Land Projektpartner sei –, dass die Auffassung der Gegner des Tiefbahnhofs nicht zutreffe.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur brachte vor, schon an der Auftragssumme lasse sich erkennen, dass es sich nicht um ein großes Gutachten gehandelt habe, sondern um eines, dessen Gegenstand ein kleiner Teilaspekt gewesen sei. Das Gutachten habe sich nicht mit der Genehmigungsfähigkeit eines geneigten Bahnhofs generell befasst, sondern im Zuge des Stresstests im Jahr 2011 die Frage untersucht, ob trotz der Neigung des Bahnhofs zwei Züge gleichzeitig an einem Bahnsteig halten könnten. Diese Frage sei bejaht worden. Das Ergebnis sei auch die Grundlage dafür gewesen, dass die Landesregierung den Stresstest und dessen Auditierung anerkannt habe. Damit sei das Thema erledigt gewesen.

Der Abgeordnete der Grünen bemerkte, die Abgeordnete der CDU habe latent den Vorwurf erhoben, Gutachten seien vermehrt freihändig vergeben worden. Ihn interessiere, wie sich früher die Gutachtenvergabe durch das Verkehrsministerium gestaltet habe und in welcher Größenordnung in der Vergangenheit freihändige Vergaben erfolgt seien.

Der Ministerialdirektor führte aus, in der Regel werde bei freihändigen Vergaben ein wettbewerblicher Preis durch Abfrage mehrerer Konkurrenten ermittelt. Dies sei aber auch schon früher der Fall gewesen. Die Praxis habe sich nicht wesentlich geändert. Die Entscheidung sei immer anhand des Einzelfalls zu treffen.

Allerdings habe der Arbeitsumfang im Verkehrsministerium zugenommen. So sei der Koalitionsvertrag für das Verkehrsressort sehr ambitioniert. Die Umsetzung der hierzu aufgeführten Punkte sei mit einem großen Aufwand verbunden, da ein ganzes Politikfeld neu eröffnet und entwickelt werden müsse. Damit erklärten sich auch die Entwicklungen bei der Gutachtenvergabe durch das Verkehrsministerium, wie sie sich im vorliegenden Bericht darstellten.

Die Abgeordnete der CDU äußerte, ausweislich der Drucksache 15/2621 – Seite 81, lfd. Nr. 12 und 13 – und der Drucksache 15/4926 sei am 28. Juni 2011 ein und dasselbe Unternehmen einerseits mit einem Gutachten zum Thema „Nachschusspflicht/Sprechklausel FinVe S 21“ und andererseits mit einer rechtlichen Beratung zu Stuttgart 21 beauftragt worden. Die Auftragssumme habe sich im ersten Fall auf rund 38 000 € und im zweiten Fall auf etwa 62 000 € – jeweils netto – belaufen. Beide Themen stünden in einem engen inhaltlichen Zusammenhang. Sie bitte um Auskunft, warum für das Ganze nicht ein einziger Auftrag erteilt worden sei.

Der zuerst zu Wort gekommene Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur antwortete, er könne nicht mehr nachvollziehen, warum eine Auftragsteilung erfolgt sei. Seine Vorrednerin habe sich auf den letzten Bericht der Landesregierung zur Gutachtenvergabe bezogen, der sich auf die Jahre 2010 und 2011 erstrecke. Der jetzt vorliegende Bericht der Landesregierung umfasse die Gutachtenvergabe in den Jahren 2012 und 2013.

Die Abgeordnete der CDU merkte an, das Jahr 2011 zähle heute auch zum Gegenstand der Beratung.

Der Ausschussvorsitzende bat auf ein entsprechendes Angebot des Ministerialdirektors darum, dem Ausschuss die Begründung für die getrennte Auftragsvergabe schriftlich nachzureichen, sofern es eine solche Begründung gebe.

Die Abgeordnete der CDU merkte an, für 2013 seien zwei Untersuchungen „Bundesverkehrswegeplan 2015 – Gutachten über die Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen“ angeführt (Drucksache 15/5526, Seite 102, lfd. Nr. 8 und 9). Gutachten zum Bundesverkehrswegeplan gehörten an sich nicht zum Auftragsbereich des Landes, sondern wenn, dann zu dem des Bundes. Daher interessiere sie, weshalb die aufgegriffenen beiden Untersuchungen in Auftrag gegeben worden seien.

Der zuerst zu Wort gekommene Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur machte darauf aufmerksam, das Land stehe beim Bundesstraßenbau in der Bundesauftragsverwaltung. Es finanziere hierbei aus Landesmitteln vor und erhalte für die Bauvolumina des Bundes eine pauschale Kostenerstattung in Höhe von 3 %.

Ein Abgeordneter der CDU führte an, im Verlauf dieser Beratung seien für die Jahre 2011 bis 2013 einige Punkte im Geschäftsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur angesprochen worden, bei denen er Ungereimtheiten sehe. Daher bitte er den Rechnungshof, einmal einen kritischen Blick auf die Praxis der Gutachtenvergabe in diesem Ressort zu werfen und dem Finanz- und Wirtschaftsausschuss in geeigneter Form über diese Praxis zu berichten, sofern der Rechnungshof, der ja unabhängig sei, dies aufgrund seiner Recherchen und Prüfungen für erforderlich halte.

Der Abgeordnete der Grünen unterstrich, er wisse nicht, ob man dem Rechnungshof solche Empfehlungen geben sollte. Nachdem sein Vorredner dies aber getan habe, bitte er (Redner) den Rechnungshof ergänzend, die Zeit ab 2001 in den Blick zu nehmen. Nachfragen von ihm hätten ergeben, dass im Verkehrsbereich früher eine erhebliche Menge an Gutachten und Rechtsberatungen freihändig vergeben worden seien.

Der Abgeordnete der CDU hob hervor, seine Fraktion hätte kein Problem damit, wenn die Zeit ab 2001 mit betrachtet und in eine Bewertung einfließen würde.

Die Gutachtenvergabe durch Landesbehörden sei aufgeführt für die Jahre 2000 bis 2003 in der Drucksache 13/1310, für die Jahre 2004 und 2005 in der Drucksache 13/5246, für die Jahre 2006 und 2007 in der Drucksache 14/2758 sowie für die Jahre 2008 und 2009 in der Drucksache 14/6468.

Die CDU habe all diese Drucksachen durchgesehen – sie seien im Übrigen auch immer im Finanzausschuss beraten worden – und vertrete eine völlig andere Auffassung als die, die sein Vorredner zum Ausdruck gebracht habe.

Ein anderer Abgeordneter der CDU erklärte, in den Jahren 2012 und 2013 seien im Bereich des Verkehrsministeriums Gutachten mit einer Auftragssumme von insgesamt 3,4 Millionen € brutto vergeben worden. 2,566 Millionen € davon entfielen, wenn er richtig gerechnet habe, auf Gutachten, die ohne Ausschreibung vergeben worden seien. Er bitte ergänzend zu dem Auftrag, der soeben mündlich vorgetragen worden sei, diese Größenordnung auch für die früheren Jahre aufzuführen.

Der Ausschussvorsitzende stellte klar, es gebe keinen Auftrag an den Rechnungshof. Der Rechnungshof entscheide frei.

Der Präsident des Rechnungshofs dankte für diese Klarstellung und fuhr fort, der Rechnungshof sei den Fraktionen für Empfehlungen und Ratschläge aber selbstverständlich dankbar. Der Landtag habe zum Thema Gutachtenvergabe eine frühere Untersuchung durch den Rechnungshof aufgenommen und die Landesregierung schließlich um eine regelmäßige Berichterstattung ersucht.

Sein Haus habe sich bereits vor einiger Zeit entschieden, dieses Thema nochmals aufzugreifen. Dabei stehe auch die Frage im Blick, wie die Berichterstattung präzisiert werden könne, und werde ergänzend untersucht, welche Folgerungen aus den Gutachten gezogen würden. In diesem Kontext habe der Rechnungshof den Ressorts einen Fragebogen zugeleitet, um über die formale Berichterstattung hinaus zu einer qualitativen Aussage zu gelangen.

Eine Vertreterin des Rechnungshofs ergänzte, der Rechnungshof habe von den Ressorts bereits umfangreiche Listen angefordert. Die Ressorts hätten über 1 500 Gutachten und Beratungsleistungen gemeldet. Daraufhin habe der Rechnungshof eine Bereinigung vorgenommen, sodass er insgesamt 1 015 in die Untersuchung einbeziehe. Bei 100 davon – 30 im Ministeriums- und 70 im nachgeordneten Bereich – erfolge eine intensive Prüfung. Selbstverständlich seien nicht alle Gutachten im Bereich des Verkehrsministeriums einbezogen, wohl aber risikoorientiert diejenigen, die in der öffentlichen Diskussion stünden.

Damit müsste das Anliegen, das ein Abgeordneter der CDU zuvor angeführt habe, im Grunde aufgegriffen sein. Sie frage, ob dies zutreffe oder ob der Abgeordnete darauf abgezielt habe, dass alle Gutachten geprüft werden sollten. Dies wären allerdings relativ viele.

Der angesprochene Abgeordnete der CDU verdeutlichte, er habe gegenüber dem Rechnungshof zuvor nur anregen wollen, auch im Lichte der früheren Berichterstattungen über die Gutachtenvergabe einen kritischen Blick auf die diesbezügliche Praxis im Verkehrsministerium zu richten. Der Rechnungshof entscheide dann in eigener Zuständigkeit, in welcher Form er dem Landtag berichten wolle oder nicht. Er (Redner) lasse dies ausdrücklich offen.

Der Ausschussvorsitzende war der Ansicht, das, was die Vertreterin des Rechnungshofs beschrieben habe, entspreche wohl genau der Intention seines Vorredners.

Die zuerst zu Wort gekommene Abgeordnete der CDU brachte zum Ausdruck, neben dem Bereich des Verkehrsministeriums sei insbesondere im Bereich des Wissenschaftsministeriums eine starke Erhöhung bei den Gutachtenkosten zu verzeichnen. Die Gesamtauftragssumme brutto sei von 2,342 Millionen € im Jahr 2011 auf 8,307 Millionen € 2012 gestiegen und mit 4,479 Millionen € auch 2013 im Vergleich zu früheren Jahren auf einem hohen Niveau geblieben.

Die eklatante Steigerung des Gutachtenvolumens von 2011 auf 2012 gehe maßgeblich auf die im Bereich der Universität Freiburg ausgewiesene Position „SAP-Einführung Verbundmaster“ mit Kosten von über 4 Millionen € brutto zurück. Sie frage, was sich hinter dieser Position verberge.

Ein Vertreter des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst teilte mit, diese Position werde zwar im Bereich der Universität Freiburg geführt, doch sei das System für insgesamt acht Universitäten entwickelt worden. Früher hätten die Universitäten immer ihr eigenes System entwickelt. Dafür habe jede Universität ungefähr 1 Million € aufwenden müssen. Die jetzt aufgegriffene Entwicklungsmaßnahme sei also als wirtschaftlich anzusehen, da sie für acht Universitäten insgesamt nur noch 4 Millionen € koste. Gleichzeitig sei ein SAP-Mastersystem entwickelt worden, das auch die anderen Hochschulen nutzen könnten.

Er antwortete auf Nachfrage seiner Vorrednerin, es handle sich um eine einmalige Maßnahme. Sie werde in Zukunft nicht mehr auftauchen.

Die zuletzt zu Wort gekommene Abgeordnete der CDU fragte, ob die vorliegende Drucksache ein Gutachten ausweise, dem sich das Thema „Umstrukturierung der Musikhochschulen“ zuordnen lasse.

Der Vertreter des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst sagte zu, die Antwort auf diese Frage schriftlich nachzuliefern.

Der Berichterstatter legte dar, er könne die Kosten für freihändige Vergaben im Grunde nie nachvollziehen, weil es dafür keine Richtschnur gebe. Das Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetz hingegen, das u. a. die Vergütung von Sachverständigen umfasse, sehe feste Gebührenregeln für einzelne Leistungen vor. Er rege an, diese Regeln auch bei allen Gutachten zugrunde zu legen, die durch Landesbehörden vergeben würden. Damit wäre auch eine Kostenkontrolle gegeben. Er bitte den Rechnungshof, einmal zu prüfen, ob diese Lösung denkbar wäre.

Der Ausschussvorsitzende wies darauf hin, der Rechnungshof befasse sich erneut mit der Gutachtenvergabe durch Landesbehörden und werde die gerade vorgebrachte Anregung in seine Überlegungen einbeziehen.

Sodann empfahl der Ausschuss dem Plenum ohne förmliche Abstimmung, von der Mitteilung Drucksache 15/5526 Kenntnis zu nehmen.

18. 12. 2014

Dr. Reinhard Löffler