

Antrag

der Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Aktuelle finanzielle Situation des Projektes „Stuttgart 21“

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. welches Ergebnis die Wirtschaftlichkeitsberechnungen für das Projekt „Stuttgart 21“ erbracht haben, insbesondere wie die DB aktuell die Mehrerträge aus „Stuttgart 21“ ansetzt;
2. wie hoch die Mehraufwendungen gegenüber dem bisherigen Finanzierungskonzept, sowohl für das Projekt „Stuttgart 21“ als auch für die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm sind und inwieweit das Land diese zu übernehmen bereit ist;
3. wie hoch die finanziellen Belastungen durch eingeplante aber bisher nicht erzielte Grundstückserlöse sind und welcher der beteiligten Partner diese Risiken tragen muss;
4. welche Auswirkungen im Zusammenhang mit den vom Bundesrechnungshof aufgedeckten beanstandeten Zuordnungen betriebsnotwendiger Grundstücke zur DB-Holding für das Projekt „Stuttgart 21“ bestehen, welche finanziellen Auswirkungen auf das Gesamtprojekt diese haben, und wie die hieraus entstehenden zusätzlichen Belastungen auf die beteiligten Partner verteilt werden sollen;
5. in welcher Höhe bei den Projekten „Stuttgart 21“ und Neubaustrecke Stuttgart–Ulm Finanzmittel der Europäischen Union einkalkuliert werden, welche Anträge hierfür gestellt wurden und welche konkreten Zusagen hierfür es von der EU gibt;

6. an welchen Standorten außerhalb Stuttgarts bei Realisierung des Projektes „Stuttgart 21“ neue Abstell- und Wartungskapazitäten benötigt werden, wie hoch die Aufwendungen für diese Baumaßnahmen sind und wie die dadurch entstehenden Kosten auf die beteiligten Partner verteilt werden sollen;
7. wie hoch die Kosten für die Vorbereitung der Neuen Messe auf die Realisierung von „Stuttgart 21“ sind und wer diese Kosten trägt, falls das Projekt scheitert;
8. in welchem Umfang (Zug-km/a und €) nach Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“ Mehrleistungen gegenüber dem heutigen Zugangebot bestellt werden sollen;
9. wie hoch nach aktuellem Stand die Belastung des Landes Baden-Württemberg aus dem Projekt „Stuttgart 21“ – gegliedert in einmalige und laufende Ausgaben (insbesondere auch alle Aufwendungen gemäß den Fragen 2 bis 7) – ist und aus welchen Positionen des Landeshaushaltes diese Ausgaben finanziert werden sollen;
10. welche Jahresraten in der mittelfristigen Finanzplanung des Landes in welchen Etat-Titeln jeweils für das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm vorgesehen sind und welche Ausgaben für das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm für den Haushalt 2007/2008 vorgesehen sind;

II.

1. dem Landtag die aktuellen Wirtschaftlichkeitsberechnungen vollständig zur Verfügung zu stellen;
2. dem Landtag eine Übersicht der zu erwartenden finanziellen Gesamtbelastung des Haushalts durch die Projekte „Stuttgart 21“ und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm vorzulegen, bevor die Landesregierung über heute schon bestehende Verpflichtungen hinausgehende Zusagen macht;
3. dem Landtag einen Finanzierungsplan für den vom Land zu bestellenden Mehrverkehr unter Berücksichtigung der Kürzung der Regionalisierungsmittel vorzulegen;
4. sicherzustellen, dass nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel Verkehrsangebote in den Landesteilen außerhalb der Region Stuttgart nicht eingestellt werden müssen, um die Finanzierung von „Stuttgart 21“ zu ermöglichen.

04. 09. 2006

Boris Palmer, Metzger, Sckerl,
Untersteller, Wölfle GRÜNE

Begründung

Einer Pressemitteilung des Innenministeriums vom 29. August 2006 ist zu entnehmen, dass nach den Worten von Ministerpräsident Oettinger das Projekt „Stuttgart 21“ auf einem guten Weg sei und die Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht Gegenwind sondern Rückenwind bedeuten. Dem kann man entnehmen, dass der Landesregierung die Wirtschaftlichkeitsberechnungen

bekannt sind. Da das Projekt „Stuttgart 21“ zu einem erheblichen Anteil aus Landesmitteln finanziert werden soll, dürfen dem Landtag die Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht länger vorenthalten werden.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel lässt befürchten, dass die Bestellung von Mehrverkehr zur Finanzierung von „Stuttgart 21“ zu Lasten von anderen Landesteilen geht. Die Landesregierung muss dies entweder entkräften oder offen legen, um im ganzen Land eine sachgerechte Diskussion der Entscheidung über das Projekt zu ermöglichen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. September 2006 Nr. 73–3824.1–0/53.237 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. zu berichten,

1. welches Ergebnis die Wirtschaftlichkeitsberechnungen für das Projekt „Stuttgart 21“ erbracht haben, insbesondere wie die DB aktuell die Mehrerträge aus „Stuttgart 21“ ansetzt;

Zu 1.:

Die Gespräche zwischen Land, DB AG und Bund über die Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt Stuttgart 21 sind noch nicht abgeschlossen. Das endgültige Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung steht daher noch nicht fest.

2. wie hoch die Mehraufwendungen gegenüber dem bisherigen Finanzierungskonzept, sowohl für das Projekt „Stuttgart 21“ als auch für die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm sind und inwieweit das Land diese zu übernehmen bereit ist;

Zu 2.:

Die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 sind von 2,6 Mrd. € auf 2,8 Mrd. €, die der Neubaustrecke von 1,5 Mrd. € auf rd. 2 Mrd. € gestiegen. Wer die Mehrkosten von Stuttgart 21 tragen wird, lässt sich erst nach Abschluss der Gespräche zur Wirtschaftlichkeitsrechnung sagen. Die Kosten der Neubaustrecke werden vom Bund getragen.

3. wie hoch die finanziellen Belastungen durch eingeplante aber bisher nicht erzielte Grundstückserlöse sind und welcher der beteiligten Partner diese Risiken tragen muss;

Zu 3.:

Soweit die DB AG Grundstückserlöse für noch nicht veräußerte Grundstücke in die Wirtschaftlichkeitsrechnung einstellt, liegt das Risiko der Vermarktung bei ihr.

4. welche Auswirkungen im Zusammenhang mit den vom Bundesrechnungshof aufgedeckten beanstandeten Zuordnungen betriebsnotwendiger Grundstücke zur DB-Holding für das Projekt „Stuttgart 21“ bestehen, welche finanziellen Auswirkungen auf das Gesamtprojekt diese haben, und wie die hieraus entstehenden zusätzlichen Belastungen auf die beteiligten Partner verteilt werden sollen;

Zu 4.:

Die Kritik des Bundesrechnungshofs ist für die im Zusammenhang mit Stuttgart 21 getätigten Grundstückskäufe nicht zutreffend. Zum einen ist der zwischen der Stadt Stuttgart und der DB AG geschlossene Vertrag bedingt, das heißt die Grundstücke gehen erst dann endgültig in das Eigentum der Stadt über, wenn die Grundstücke nicht mehr für Bahnzwecke benötigt werden, zum andern werden die erzielten Erlöse in das Projekt Stuttgart 21 und damit in die Infrastruktur investiert. Es sind daher keine finanziellen Auswirkungen zu erwarten.

5. in welcher Höhe bei den Projekten „Stuttgart 21“ und Neubaustrecke Stuttgart–Ulm Finanzmittel der Europäischen Union einkalkuliert werden, welche Anträge hierfür gestellt wurden und welche konkreten Zusagen hierfür es von der EU gibt;

Zu 5.:

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Stuttgart–Ulm mit TEN-Mitteln gefördert werden. Die genaue Summe der TEN-Förderung ist noch nicht bekannt. Nach der Empfehlung des Europäischen Koordinators für die Magistrale Paris–Bratislava soll die Förderung bei 10 % der Baukosten liegen. Die Anträge auf Förderung der Baukosten können erst nach dem endgültigen Projektentscheid gestellt werden.

6. an welchen Standorten außerhalb Stuttgarts bei Realisierung des Projektes „Stuttgart 21“ neue Abstell- und Wartungskapazitäten benötigt werden, wie hoch die Aufwendungen für diese Baumaßnahmen sind und wie die dadurch entstehenden Kosten auf die beteiligten Partner verteilt werden sollen;

Zu 6.:

Nach Angaben der DB AG werden an den Standorten Heilbronn, Crailsheim, Aalen, Horb, Untertürkheim und Ulm bedingt durch Stuttgart 21 Investitionen erforderlich, die im Vergleich zur Beibehaltung des Kopfbahnhofes Mehraufwendungen in Höhe von 147,5 Mio. € erfordern. Die Landesregierung ist der Auffassung, dass die außerhalb von Stuttgart 21 liegenden Investitionen von der DB AG zu tragen sind.

7. wie hoch die Kosten für die Vorbereitung der Neuen Messe auf die Realisierung von „Stuttgart 21“ sind und wer diese Kosten trägt, falls das Projekt scheitert;

Zu 7.:

Die Neue Messe wurde in einer Weise geplant und gebaut, dass das Projekt Stuttgart 21 technisch mit der Messe vereinbar ist. Dadurch sind nach Auskunft der Projektgesellschaft Neue Messe abschätzbare Mehrkosten in Höhe von ca. 30 Mio. € entstanden.

Wäre die bautechnische Kompatibilität der Neuen Messe mit Stuttgart 21 nicht sichergestellt worden, so hätte Stuttgart 21 nach dem Bau der Messe nur noch bei Abriss von erheblichen Teilen der Messeanlagen realisiert werden können, weil etwa die Höhe und Spannweiten der Pfeiler beim Messeparkhaus keine elektrifizierte Schienentrasse ermöglicht oder die Statik der Messegebäude keine Untertunnelung (Filderbahnhof) zugelassen hätten.

Die Mehrkosten für die Vereinbarkeit mit Stuttgart 21 sind bislang von der Projektgesellschaft Neue Messe aufgebracht worden. Sollte das Projekt Stuttgart 21 nicht realisiert werden, so wird die Projektgesellschaft Ansprüche gegen die Bahn nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz prüfen.

8. in welchem Umfang (Zug-km/a und €) nach Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“ Mehrleistungen gegenüber dem heutigen Zugangebot bestellt werden sollen;

Zu 8.:

Welche zusätzlichen Leistungen nach Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ vom Land bestellt werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht mitgeteilt werden. Hierzu ist die Entwicklung der finanziellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im ÖPNV insgesamt entscheidend.

9. wie hoch nach aktuellem Stand die Belastung des Landes Baden-Württemberg aus dem Projekt „Stuttgart 21“ – gegliedert in einmalige und laufende Ausgaben (insbesondere auch alle Aufwendungen gemäß den Fragen 2 bis 7) – ist und aus welchen Positionen des Landeshaushaltes diese finanziert werden sollen;

Zu 9.:

Die Verhandlungen mit der DB AG und dem Bund sind noch nicht abgeschlossen. Die Gesamtbelastung des Landes lässt sich daher noch nicht darstellen.

10. welche Jahresraten in der mittelfristigen Finanzplanung des Landes in welchen Etat-Titeln jeweils für das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm vorgesehen sind und welche Ausgaben für das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm für den Haushalt 2007/2008 vorgesehen sind;

Zu 10.:

Für die Vorfinanzierung des Bundesanteils an Stuttgart 21 und der Neubaustrecke sind in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung im Kapitel 0325, Titel 661 02 für das Jahr 2009 150 Mio. € eingestellt. Über die Planansätze im Entwurf des Staatshaushaltsplans 2007/2008 ist von der Landesregierung noch nicht entschieden.

Hinsichtlich des Projektes „Stuttgart 21“ stellt das Land die Finanzierung des Nahverkehrsanteils aus den Finanzquellen BSchwAG, GVFG und Regionalisierungsmittel, wie in der „Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit der Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm“ vom 24. Juli 2001 enthalten, sicher. Da bisher der konkrete jährliche Finanzbedarf noch nicht bekannt ist, kann auch noch keine Aussage zum jährlichen Zahlungsfluss gemacht werden. Demzufolge liegt auch noch keine Mitteleinplanung in Jahresraten vor.

II.

1. dem Landtag die aktuellen Wirtschaftlichkeitsberechnungen vollständig zur Verfügung zu stellen;

Zu 1.:

Auf die Stellungnahme zu I. 1. wird verwiesen.

2. dem Landtag eine Übersicht der erwartenden finanziellen Gesamtbelastung des Haushalts durch die Projekte „Stuttgart 21“ und Neubausstrecke Stuttgart–Ulm vorzulegen, bevor die Landesregierung über heute schon bestehende Verpflichtungen hinausgehende Zusagen macht;

Zu 2.:

Haushaltswirksame Zusagen müssen im Rahmen der Haushaltsplanberatungen im Landtag erörtert werden.

3. dem Landtag einen Finanzierungsplan für den vom Land zu bestellenden Mehrverkehr unter Berücksichtigung der Kürzung der Regionalisierungsmittel vorzulegen;

Zu 3.:

Wie unter I. 8. aufgeführt, werden eventuelle Mehrbestellungen im Lichte der geänderten Rahmenbedingungen zu prüfen sein. Hierzu ist zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage möglich.

4. sicherzustellen, dass nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel Verkehrsangebote in den Landesteilen außerhalb der Region Stuttgart nicht eingestellt werden müssen, um die Finanzierung von „Stuttgart 21“ zu ermöglichen.

Zu 4.:

Die Kürzung im Bereich der Regionalisierungsmittel trifft das Land bereits im laufenden Jahr sowie in den Jahren bis 2009. Entsprechend kurzfristig muss das Land darauf reagieren. Die Einsparungen werden unabhängig von der Finanzierung des Projektes Stuttgart 21 erforderlich. Ein Zusammenhang der unmittelbar bevorstehenden Reduzierung von Verkehrsangeboten im Land mit dem Projekt Stuttgart 21 besteht daher nicht .

Rech
Innenminister