

Kleine Anfrage

des Abg. Boris Palmer GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Projekt Stuttgart 21

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch sind die aktuellen Kosten des Projekts Stuttgart 21 ohne die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?
2. Welche Verteilung der Kosten auf die Projektpartner ist aktuell vorgesehen?
3. In welchen Punkten weicht die am 23. April 2007 mit Bundesverkehrsminister Tiefensee besprochene Wirtschaftlichkeitsberechnung zu Stuttgart 21 von der Fassung ab, die am 23. Oktober 2006 diskutiert wurde?
4. Welche Zusagen des Bundes zu einer Kostenübernahme jenseits der vertraglichen Zusage von 486 Mio. € hat die Landesregierung erhalten?
5. Welchen zusätzlichen Beitrag zur Finanzierung von Stuttgart 21 erbringt die Deutsche Bahn AG?
6. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass der Zuschuss der EU aus TEN-Mitteln zu Stuttgart 21 höchstens 100 Mio. € betragen wird?
7. Enthält die aktualisierte Fassung der Wirtschaftlichkeitsberechnung ein quantifiziertes Baukostenrisiko und eine Regelung für dessen Übernahme?
8. Sind die von der Landesregierung für Stuttgart 21 bereitgestellten 150 Mio. € aus Steuermehreinnahmen bereits Bestandteil der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsberechnung?
9. Welches Geheimhaltungsinteresse besteht nach den Gesprächen am 23. April 2007 hinsichtlich der vorhandenen Deckungslücke in der Wirtschaftlichkeitsberechnung?

10. Warum hält die Landesregierung 150 Mio. € Mehrausgaben für Stuttgart 21 für finanzierbar, solange sie aus finanziellen Gründen darauf besteht, Schienenverkehrsleistungen im Volumen von 15 Mio. € pro Jahr zu streichen?

25. 04. 2007

Boris Palmer GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 16. Mai 2007 Nr. 7-3822.0-00/428 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hoch sind die aktuellen Kosten des Projekts Stuttgart 21 ohne die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm?

Zu 1.:

Der aktuelle Kostenstand für Stuttgart 21 liegt bei 2,8 Mrd. € (Preisstand 2004).

2. Welche Verteilung der Kosten auf die Projektpartner ist aktuell vorgesehen?

Zu 2.:

Zusätzlich zu den Beiträgen, die in der Rahmenvereinbarung und der Ergänzenden Vereinbarung vorgesehen sind, ist eine TEN-Förderung von 250 Mio. € eingeplant. Eine Erhöhung der Beiträge der Projektpartner steht im Zusammenhang mit der Abdeckung möglicher Risiken. Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

3. In welchen Punkten weicht die am 23. April 2006 mit Bundesverkehrsminister Tiefensee besprochene Wirtschaftlichkeitsberechnung zu Stuttgart 21 von der Fassung ab, die am 23. Oktober 2006 diskutiert wurde?

Zu 3.:

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG, die am 23. Oktober 2006 vorlag, ist unverändert. Die Überprüfung dieser Wirtschaftlichkeitsrechnung durch den vom Bund beauftragten Wirtschaftsprüfer hat ergeben, dass das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht beanstandet wird.

4. Welche Zusagen des Bundes zu einer Kostenübernahme jenseits der vertraglichen Zusage von 486 Mio. € hat die Landesregierung erhalten?

Zu 4.:

Der Bund hat in den bisherigen Gesprächen eine Indexierung seines Anteils an Stuttgart 21 in Höhe von 453 Mio. € in Aussicht gestellt und sich bereit erklärt, diesen Betrag insgesamt als Baukostenzuschuss zu erbringen.

5. *Welchen zusätzlichen Beitrag zur Finanzierung von Stuttgart 21 erbringt die Deutsche Bahn AG?*

Zu 5.:

Ziel der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG ist es, den wirtschaftlichen Einsatz ihrer Mittel nachzuweisen. In den Verhandlungen zur Wirtschaftlichkeitsrechnung hat sie als zusätzlichen Beitrag den Verzicht auf die Einstellung der bereits verausgabten Planungskosten für Stuttgart 21 zugesagt, da diese Aufwendungen auch im Falle eines Scheiterns von Stuttgart 21 verloren wären.

6. *Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass der Zuschuss der EU aus TEN-Mitteln zu Stuttgart 21 höchstens 100 Mio. € betragen wird?*

Zu 6.:

Nein. Die Landesregierung geht vielmehr davon aus, dass der Bund sowohl für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm als auch für Stuttgart 21 nach vergleichbaren Kriterien EU-Fördermittel beantragen wird.

7. *Enthält die aktualisierte Fassung der Wirtschaftlichkeitsberechnung ein quantifiziertes Baukostenrisiko und eine Regelung für dessen Übernahme?*

Zu 7.:

In der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist die Übernahme eines erheblichen Kostensteigerungsrisikos durch die DB AG enthalten. Über die Verteilung des nicht bei der DB AG verbleibenden Risikos wird derzeit noch verhandelt.

8. *Sind die von der Landesregierung für Stuttgart 21 bereitgestellten 150 Mio. € aus Steuereinnahmen bereits Bestandteil der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsberechnung?*

Zu 8.:

Nein. Hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

9. *Welches Geheimhaltungsinteresse besteht nach den Gesprächen am 23. April 2007 hinsichtlich der vorhandenen Deckungslücke in der Wirtschaftlichkeitsberechnung?*

Zu 9.:

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG ist eine unternehmensinterne Entscheidungsrechnung. Sie ist nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. Die Landesregierung weist jedoch darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Stuttgart 21 mit einem positiven Ergebnis abschließt. Das Projekt Stuttgart 21 ist damit auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht für die DB AG wirtschaftlich.

10. Warum hält die Landesregierung 150 Mio. € Mehrausgaben für Stuttgart 21 für finanzierbar, solange sie aus finanziellen Gründen darauf besteht, Schienenverkehrsleistungen im Volumen von 15 Mio. € pro Jahr zu streichen?

Zu 10.:

Die Rücklage aus Steuermehreinnahmen dient nicht der Finanzierung von Mehrausgaben für Stuttgart 21. Die Landesregierung trifft hiermit Vorsorge für die im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm auf das Land zukommenden Kosten einer Vor- oder Mitfinanzierung.

In Vertretung

Arnold

Ministerialdirektor