

## **Antrag**

**der Abg. Claus Schmiedel u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Die Engelberg-Finanzierung und ihre Folgen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. ob die jetzt bekannt gewordene Kostenerhöhung für den Engelberg-Tunnel von ursprünglich 604 Millionen DM auf 850 Millionen DM bestätigt und wie die weitere Kostenentwicklung bis zur Inbetriebnahme beider Tunnel-Röhren prognostiziert wird;
2. wie sich bei einer nunmehr anzunehmenden Bausumme von 850 Millionen DM die tatsächliche, durch die private Vorfinanzierung über die Bausumme erhöhte Gesamtbelastung der Haushalts Bundesfernstraßen entwickeln wird, die bislang bei 1,3 Milliarden DM angesetzt war;
3. welche vertraglichen Vereinbarungen getroffen wurden zwischen der damaligen Bundesregierung, der Arbeitsgemeinschaft Engelberg unter der Führung der Züblin AG und dem Finanzierungskonsortium unter der Führung der L-Bank für den Fall von Kostensteigerungen, die über die „Vertraglichen Gesamtbaukosten 604 000 000 DM“ (Quelle: Homepage des Landesamtes für Straßenwesen) hinaus führen, und zwar im Hinblick auf
  - a) die Anerkennung der Gründe für kostensteigernde Maßnahmen bei den einzelnen Gewerken im Verlauf der bisherigen Bauausführung;
  - b) die Konditionen für das jetzt um 246 Millionen DM (= 40,6 % der vertraglichen Baukosten) erhöhte Kreditvolumen;
  - c) auf die erweiterten Gewinnerwartungen der beteiligten Bau- und Finanzkonsortien, die für sie aus dem erweiterten Bau- und Kreditvolumen entstehen;

4. welche vertraglichen Vereinbarungen getroffen wurden zwischen Bundesregierung, Arbeitsgemeinschaft Engelberg und dem Finanzierungskonsortium über die Anpassung der Kreditkonditionen an die Entwicklung des Kapitalmarktes seit Vertragsschluss bis zur Einsetzung der Rückzahlungen ein Jahr nach Baufertigstellung;

II.

dafür zu sorgen, dass umgehend eine unabhängige Prüfung eingeleitet wird, die

1. vor dem Hintergrund der eingetretenen und eventueller weiterer Kostensteigerungen die Vollständigkeit, die Transparenz und die Verbindlichkeit der Planunterlagen begutachtet, die Grundlage der 604 Millionen DM Bau-  
summe waren und
2. die ordnungsgemäße Aufgabenerledigung der beauftragten technischen und kaufmännischen Geschäftsführungen, der Prüfer und der Bauüberwachung begutachtet, insbesondere im Hinblick auf die Sicherung etwaiger Regressansprüche.

06. 08. 99

Schmiedel, Göschel, Dr. Puchta, Moser, Dr. Caroli,  
Brechtken, Drexler, Staiger SPD

#### Begründung

Die jetzt bekannt gewordene Baukostensteigerung beim Engelberg-Tunnel reicht mit 246 Millionen DM annähernd an die 270 Millionen DM heran, die im Jahr 1999 insgesamt für den Bundesfernstraßenbau (Autobahnen und Bundesstraßen) zur Verfügung stehen. Entsprechend erhöhen sich die Zinsaufwendungen für die private Vorfinanzierung und damit die Gesamtsumme, wie sie der öffentlichen Hand für dieses Projekt angelastet wird. Abgesehen davon, dass die jetzt hinfällig gewordene Planungssumme eine entscheidende Rolle gespielt hat in der früheren Abwägung mit alternativen Trassenführungen, verhindert diese Kostenüberschreitung auf Jahre hinaus die Inangriffnahme dringender Neu- und Ausbaumaßnahmen im baden-württembergischen Bundes(fern)straßennetz. Auch deshalb sind Regressansprüche zu prüfen, und schließlich muss sichergestellt werden, dass die beauftragten Konsortien aus diesem Debakel nicht auch noch Extra-Profit ziehen.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. August 1999 Nr. 64-39-A 81 Heilbronn-Stuttgart/113 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I. 1.:

Die Gesamtkosten für den Engelbergbasistunnel, den Umbau des Autobahndreiecks Leonberg sowie den Ausbau der A 81 nördlich des Tunnels und der A 8 im Dreiecksbereich werden sich auf voraussichtlich 850 Millionen DM erhöhen. Diese Kostenangabe beruht auf dem derzeitigen Stand der Abrechnung und der derzeitigen Einschätzung der Ergebnisse noch laufender Ver-

handlungen über Nachtragsangebote. Die endgültigen Kosten können dementsprechend noch in engen Grenzen abweichen.

Zu I. 2.:

Die tatsächliche Gesamtbelastung des Bundeshaushalts setzt sich aus der Bausumme, dem Bauzins und dem Refinanzierungszins zusammen. Der Refinanzierungszins orientiert sich während der 15-jährigen Tilgungsphase am 12-Monate-Euribor (EURO Interbank Offered Rate) und wird jährlich angepasst. Deshalb kann die tatsächliche Gesamtbelastung nicht endgültig angegeben werden. Unter Zugrundelegung von 850 Millionen DM Baukosten, der tatsächlich angefallenen Bauzinsen und des zurzeit gültigen 12-Monate-Euribor ergäbe sich eine Gesamtbelastung des Bundeshaushalts von rd. 1,24 Milliarden DM.

Zu I. 3. a):

Vertragsgrundlage für die Baumaßnahme war und ist die Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB). Die Anerkennung der Gründe für Mehrleistungen, Planänderungen und zusätzliche Leistungen, die zu Kostensteigerungen führen, erfolgt jeweils nach strenger Prüfung auf der Grundlage des Bauvertrages nach den Festlegungen der VOB; die Nachtragspreise sind demzufolge auf der Basis der Urkalkulation zu ermitteln.

Zu I. 3. b):

Die vertraglich vereinbarten Konditionen für die Finanzierung der Baumaßnahme gelten auch für das erhöhte Kreditvolumen; als Referenzzins ist – unabhängig von der Höhe des Bauvolumens – der Euribor festgelegt. Auch die vertraglich vereinbarten Margen des Finanziers ändern sich beim erhöhten Kreditvolumen nicht.

Zu I. 3. c):

Aus dem erweiterten Bau- und Kreditvolumen lassen sich keine erweiterten Gewinnerwartungen ableiten, da bei der Preisermittlung für Mehrleistungen, Planänderungen und zusätzlichen Leistungen gemäß VOB die gleichen Ansätze für Wagnis und Gewinn wie in der Angebotskalkulation für die ursprünglich vertragliche Leistung zu Grunde zu legen sind.

Zu I. 4.:

Die Anpassung der Kreditkonditionen an die Entwicklung des Kapitalmarktes wurde vertraglich dergestalt vereinbart, dass als Referenzzins für die Kreditierung der Bauleistungen während der gesamten Bauzeit der jeweils zum Ende eines Quartals aktuelle 3-Monats-Euribor (bis 31. Dezember 1998: Fibor) für das Folgequartal herangezogen wird.

Zu II.:

Das Landesamt für Straßenwesen und die beteiligten Ingenieurbüros haben in den Jahren 1994 und 1995 die Unterlagen für die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen für den Engelbergtunnel nach den damals vorliegenden geologischen Erkenntnissen erstellt. Auf dieser Grundlage hat sich das Ausschreibungsergebnis in Höhe von 604 Millionen DM ergeben. Alle Nachtragsforderungen der Auftragnehmer wurden und werden vom Landesamt für Straßenwesen unter Anlegung eines strengen Maßstabs daraufhin überprüft, ob sie sowohl bezüglich der erbrachten Leistung als auch der Höhe nach be-

rechtigt waren bzw. sind. Teilweise sind die Verhandlungen hierüber noch nicht abgeschlossen. Forderungen, die sich hiernach als nicht begründet erweisen, wurden und werden zurückgewiesen.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat sichergestellt, dass die Ausführungsplanung, die Bauvorbereitung und die Abwicklung dieses hinsichtlich des Umfangs und der zu bewältigenden bautechnischen Schwierigkeiten außergewöhnlichen Bauprojekts lückenlos und überprüfbar nachvollzogen wird. Sollten sich bei dieser Überprüfung Regressansprüche gegen Unternehmen oder Planungsbüros ergeben, werden diese geltend gemacht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist über den Sachstand unterrichtet und wird über die aktuelle Entwicklung auf dem Laufenden gehalten.

Bei dieser Sachlage hält es das Ministerium für Umwelt und Verkehr für richtig, dass die Aufarbeitung des Vorhabens durch das Landesamt für Straßenwesen zum Abschluss gebracht und danach das Ergebnis dem Ministerium für Umwelt und Verkehr zur Prüfung vorgelegt wird. Sofern nach dieser Überprüfung weiterer Aufklärungsbedarf besteht, werden weitere Entscheidungen getroffen werden.

In Vertretung

Finkenbeiner

Ministerialdirektor