

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12533 –**

Kritik des Bundesrechnungshofs an Daten und Berechnungsmethodik der DB AG für das Projekt „Stuttgart 21“

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat in seinem Prüfbericht an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seine grundsätzliche Kritik an der Finanzierung für das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke „Wendlingen–Ulm“ bekräftigt. Beide Projekte sind nach Ansicht der Bundesrechnungsprüfer unterfinanziert. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG für das Projekt „Stuttgart 21“ sei fehlerhaft, unsolide geplant und entbehre einer Kostentransparenz. „Daten und Methodik teilen wir nicht“ äußerte Andreas Krull, der Sprecher des Bundesrechnungshofes, dazu in einem Interview mit der „Stuttgarter Zeitung“ vom 5. März 2009. Statt der von der DB AG veranschlagten 3,1 Mrd. Euro hält der Bundesrechnungshof Kosten in Höhe von rund 5,3 Mrd. Euro für realistisch (www.swr.de, 5. März 2009, Stuttgarter Zeitung, 5. März 2009).

Wie bereits im Vorjahr stellte der BRH in diesem Zusammenhang erneut klar,

- dass es sich bei dem Projekt „Stuttgart 21“ um ein Bundesprojekt handelt, welches nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes in alleiniger Zuständigkeit des Bundes liegt, da dem Bund sowohl die infrastrukturellen Grundentscheidungen als auch die Ausgabenverantwortung und Finanzierung obliegt;
- dass die von der DB AG beizusteuern den Mittel für „Stuttgart 21“ zu wesentlichen Teilen aus der zwischen Bund und DB AG abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) kommen sollen, und der Bund damit den größten Teil der Finanzierung übernimmt;
- dass die für „Stuttgart 21“ von der DB AG veranschlagten Kosten wegen der fehlenden Gesamtschau nicht nachvollziehbar sind;
- dass der Bundeshaushalts-Gesetzgeber nicht über die zu erwartenden Kostensteigerungen informiert wurde;
- dass im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Bereitschaft fehlt, die eigenen Erkenntnisse über die Kostenentwicklung bei vergleichbaren Großprojekten für das Projekt „Stuttgart 21“ umzusetzen.

Der Bundesrechnungshof weist ferner darauf hin, dass die Erlöse aus den für das Projekt „Stuttgart 21“ veräußerten, nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendigen Grundstücken, nicht der DB AG zufließen, sondern faktisch zum Finanzierungsanteil des Bundes gehören.

Zudem stellte die Bundesregierung in ihrer schriftlichen Unterrichtung des Haushaltsausschusses des Bundestages am 18. März 2008 selbst fest, dass das Projekt „Stuttgart 21“ ein Projekt „von hoher politischer Bedeutung für die Bundesregierung ist“ (Ausschussdrucksache 5857, 16. WP).

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Bundesrechnungshofes, dass das Projekt „Stuttgart 21“ ein Projekt des Bundes, und nicht der DB AG, sei, insbesondere weil die von der DB AG beizusteuern den Mittel im Wesentlichen aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und aus dem Erlös für bundeseigene Grundstücke erbracht werden?

Das Projekt Stuttgart 21 ist ein Vorhaben, welches die Deutsche Bahn AG (DB AG) eigenwirtschaftlich realisiert. Der Bund finanziert die Sowieso-Kosten für die Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit einem Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio. Euro nach § 8 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) werden 300 Mio. Euro aus den für die Durchführung von Ersatzinvestitionen gemäß § 2.1 der LuFV bereitgestellten Bundesmitteln für „Stuttgart 21“ einsetzen. Über diese und die Beiträge der anderen Partner hinaus werden die EIU Eigenmittel in Höhe von 1 300,8 Mio. Euro einsetzen. Die Grundstückserlöse sind ein Teil, voraussichtlich nicht der überwiegende Teil, dieses Finanzierungsbeitrages.

2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Einwänden des Bundesrechnungshofes, dass die Wirtschaftlichkeitsberechnung der DB AG nach wie vor nicht überzeugend sei und dass Kosten von rund 5,3 Mrd. Euro für das Projekt „Stuttgart 21“ realistisch seien?

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung der DB AG wurde durch einen Gutachter im Auftrag des Bundes geprüft. Im Ergebnis hat der Gutachter ein ausgeglichenes Ergebnis testiert. Der BRH hat diesen Auftrag des Bundes begleitet. Die Finanzierungsvereinbarung wurde über die gegenwärtig belastbarste Kostenschätzung für das Gesamtprojekt in Höhe von 3 076 Mio. Euro abgeschlossen. Für eventuelle Kostensteigerungen haben die EIU, das Land, die Stadt und der Flughafen eine Risikovorsorge in Höhe von 1 450 Mio. Euro getroffen.

3. Warum hat die Bundesregierung auf eine Gesamtschau der Kosten und Offenlegung der Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Projekt „Stuttgart 21“ verzichtet?

Die Daten, die in die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingeflossen sind, berühren die unternehmerischen Belange der DB AG.

4. Wann soll die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für das Projekt „Stuttgart 21“ erfolgen, und welches sind die inhaltlichen Gründe der Verzögerung?

Die Unterzeichnung ist am 2. April 2009 erfolgt.

5. Enthält die Finanzierungsvereinbarung für das Projekt „Stuttgart 21“ die vom Bundesrechnungshof geforderten umfassenden Prüfrechte, die eine Verfahrensbeschleunigung ermöglichen und die die vom Bundesrechnungshof geforderte „finanzielle Planungstransparenz“ während der Bauzeit sicherstellen?

Wenn ja, wie lauten die entsprechenden Passagen der Finanzierungsvereinbarung?

Ja. Der Bund erhält die vom BRH geforderten „Informationen, Prüfungs- und Einsichtsrechte“.

6. Wie begründet die Bundesregierung, dass sie eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung für Zuwendungen gemäß Bundeshaushaltsordnung (§ 44 und § 23) für „Stuttgart 21“ vorgenommen hat, und dass eine zweckentsprechende Verwendung der Zuwendungen erfolgt?

Die außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung dient der Sicherung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens „Stuttgart 21“. Die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung wird gesichert, indem der Festbetrag des Bundes anteilig nach Erreichen definierter baulicher Meilensteine gezahlt wird.

7. Welche zuständige Dienststelle oder ihr Beauftragter verfügen über das Prüfungsrecht für die Zuwendungen?

Zuständig ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

8. Wurden bereits Verwaltungsvorschriften erlassen, welche die Regelung des Verwendungsnachweises und die Prüfung durch den Bundesrechnungshof gemäß § 91 der Bundeshaushaltsordnung regeln, und wenn ja, wie lauten diese?

Der Erlass eigener Verwaltungsvorschriften ist nicht erforderlich.

9. Wie bewertet die Bundesregierung nach dem Einsturz des Kölner Stadtarchivs, dass auch beim Bau der Tunnelanlagen für „Stuttgart 21“ mehrjährige Grundwasserabsenkungen geplant sind?

Welche Vorkehrungen werden geschaffen, um ein ähnliches Unglück in Stuttgart auszuschließen, insbesondere unter dem Aspekt, dass im Bereich der unterirdischen Querung der Innenstadt der Untergrund wegen des ehemaligen Nesenbach Sumpflandes relativ instabil ist?

Der Bund geht davon aus, dass die Planungen des Vorhabenträgers den besonderen Untergrundverhältnissen der Stadt Stuttgart gerecht werden. Die Projektleitung hat bestätigt, dass die Planung unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik erfolgt.

10. Welcher der Vertragspartner für das Projekt „Stuttgart 21“ geht in Haftung, wenn die Kostenabsicherung in Höhe von 1,45 Mrd. Euro per Risikofonds nicht ausreicht?

Im Falle einer über die Risikovorsorge hinaus gehenden Kostensteigerung nehmen das Land Baden-Württemberg und die EIU Gespräche auf.

