

Antrag

der Fraktion GRÜNE

Planungsstand der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

- I. zu berichten,
 1. bis zu welchem Zeitpunkt die dem „Memorandum of Understanding“ vom 19. Juli 2007 zugrunde gelegte Zeitplanung das Vorliegen bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse für alle Bauabschnitte der beiden Projekte vorsah;
 2. für welche der Planfeststellungsabschnitte der beiden Projekte jeweils
 - a) bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse;
 - b) erlassene aber beklagte Planfeststellungsbeschlüsse;vorliegen;
 3. Bei welchen Planfeststellungsabschnitten aus welchen Gründen Planänderungsverfahren notwendig geworden sind und wie der aktuelle Stand dieser Planänderungsverfahren ist;
 4. Für welche Planfeststellungsabschnitte aus welchen Gründen die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen notwendig ist und wie der aktuelle Stand der Antragsverfahren ist;
 5. bis wann die aktuelle Zeitplanung das Vorliegen von Planfeststellungsbeschlüssen für alle Planfeststellungsabschnitte vorsieht;
 6. mit welcher zeitlichen Verzögerung durch Klagen gegen erlassene Planfeststellungsbeschlüsse die Landesregierung rechnet;
 7. wie auf der Basis der aktuell vorliegenden Planungsfragmente bis zum 31.12.09 eine seriöse Kostenberechnung erstellt werden soll, die substantielle Aussagen darüber zulässt, ob die im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 geregelte maximale Kostenüberschreitung von 1,45 Mrd. € eingehalten werden kann.

8. wie sie den Widerspruch zwischen der Interview-Äußerung von DB-Chef Rüdiger Grube in der Stuttgarter Zeitung vom 09.11.2009 [„Wir werden in der Tat nicht mit 3,076 Milliarden Euro für Stuttgart 21 auskommen. Für mich liegt die Sollbruchstelle bei 4,5 Milliarden Euro, da ja noch ein Risikozuschlag von 1,4 Milliarden Euro vereinbart ist.“] und den folgenden früheren Aussagen erklärt:
- *Ministerpräsident Oettinger. Die Einhaltung des Kostenrahmens habe für das Land, hohe Priorität, ebenso aber die geplante, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit* (Pressemitteilung der DB AG vom 6. März 2008),
 - *Innenministerium Baden Württemberg - Aussagen über Kostenerhöhungen sind haltlos* (Pressemitteilung des Innenministeriums vom 18. Juli 2008),
 - *Wolfgang Drexler, Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart-Ulm: Die immer wiederkehrenden Meldungen über „gewaltige“ Kostensteigerungen sind reine Panikmache* (Webseite „Das neue Herz Europas“, 18.09.2009);
9. ob sie wie Bahnchef Grube davon ausgeht, dass das Projekt auch dann fortgeführt werden kann, wenn der in der Finanzierungsvereinbarung geregelte Risikoaufschlag bereits vor Baubeginn mit der derzeit bei der DB AG in Arbeit befindlichen Kostenberechnung weitgehend oder vollständig verzehrt wird;
10. Wie sie die bei Großprojekten dieser Art unvermeidbaren Kostensteigerungen während des jahrelangen Bauablaufes finanzieren will, wenn der in der Finanzierungsvereinbarung geregelte Risikoaufschlag bereits vor Baubeginn weitgehend oder vollständig in Anspruch genommen wurde.

II.

Mit den Vertragspartnern der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 umgehend Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, dass die in § 2 (2) Satz 3 vereinbarte Frist „spätestens jedoch bis zum 31.12.2009“ aufgehoben wird, so dass eine zuverlässige Beurteilung der Kostenrisiken nach Vorliegen aussagekräftiger Entwurfsplanungen möglich wird.

10.11.09

Kretschmann, Wölfle und Fraktion

Begründung:

Der aktuelle Planungstand der Bauprojekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist desaströs. So liegen bei Stuttgart 21 erst für 5 von 7 Planfeststellungsabschnitten rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor, bei zwei dieser Planfeststellungsabschnitte sind Planänderungsverfahren notwendig, bei einem dritten – dem Fildertunnel – zeichnet sich die Notwendigkeit einer kostenerhöhenden Planungsänderung zur Erzielung eines zeitgemäßen Sicherheitsstandards ab.

Nach wie vor ungeklärt ist außerdem, ob die geplante Nutzung des S-Bahn-Bahnhofes am Flughafen durch Regional- und Fernzüge durch eine Ausnahme-genehmigung des Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Städtebau ermöglicht wird und ob die Nutzung der für den S-Bahn-Verkehr erstellten Strecke Stuttgart-Rohr – Flughafen mit anderen Zügen ohne Ausnahmegenehmigung möglich sein wird.

Die Ankündigung von deutlichen Kostensteigerungen durch Bahnchef Rüdiger Grube in der Stuttgarter Zeitung vom 09.11.09 belegt, auf welch tönernen Füßen die diversen, der Diskriminierung der Projekt-Kritiker dienenden Äußerungen von Vertretern der Landesregierung, der DB und des Projektsprechers Wolfgang Drexler standen. Jetzt rächt sich, dass auch der Sachverstand so kompetenter Organisationen wie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesrechnungshof einfach ignoriert wurde.

Der zwischen den Projektbeteiligten vereinbarte Risikoaufschlag von 1,45 Mrd. € dient laut § 8 (3) des Finanzierungsvertrages der Absicherung von Mehrkosten die *„bei der Durchführung des Projekts trotz Beachtung des Gebots in vor vorstehendem Abs. 2* die voraussichtlichen Gesamtkosten von 3.076,0 Mio. € überschreiten.“*

Wenn dieser Risikoaufschlag bereits weitgehend oder vollständig vor Baubeginn aufgezehrt wird, führt dies zwangsläufig dazu, dass – bei über viele Jahre laufenden Großprojekten dieser Größenordnung völlig übliche und nicht zu vermeidende – Kostensteigerungen während des Baus nicht mehr vom Finanzierungsvertrag gedeckt sind und deren Verteilung neu verhandelt werden muss. Dies ist mit einem hohen Risiko für das Land verbunden. Die Landesregierung tut gut daran, nicht zu behaupten, nach der Vorlage der Kostenberechnung der DB im Dezember gäbe es keine weiteren Kostensteigerungen mehr. Damit würde sie ihre Glaubwürdigkeit bei der Bevölkerung endgültig verspielen.

Der am 2. April 2009 unterzeichnete Finanzierungsvertrag sieht in § 2 Abs. 2 Satz 3 vor: *„Für den Fall, dass nach Abschluss der Entwurfsplanung, spätestens jedoch bis zum 31.12.2009, eine Erhöhung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, welche zusätzlich die unter nachfolgendem § 8 Abs. 3 vereinbarten Beiträge übersteigt, werden die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen. Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.“*

Für eine seriöse Beurteilung der zu erwartenden Kosten ist – wie im Vertrag vorgesehen – das Vorliegen einer Entwurfsplanung notwendig. Davon ist „Stuttgart 21“ aber noch sehr weit entfernt. Ein Festhalten an dem im Vertrag genannten spätestens Termin 31.12.09 wäre vor dem Hintergrund der bereits jetzt absehbaren Kostenrisiken und der absehbar extrem schwierigen Haushaltslage des Landes in den nächsten Jahren völlig unverantwortbar.

Es ist daher im Interesse aller am Projekt Stuttgart 21 Beteiligten dringend notwendig, diese unrealistische Fristsetzung aus dem Vertrag zu tilgen und so einen nicht zu verantwortenden Zeitdruck aus dem Verfahren zu nehmen.

** „Kostensteigerungen bei den Bau- und Planungskosten über die gemäß § 6 Abs. 1 finanzierten voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 3.076,0 Mio. € hinaus sind ... möglichst durch Einsparungen oder Optimierungen auszugleichen.“*