

Kleine Anfrage

des Abg. Boris Palmer GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

**Vorfinanzierung der DB Neubaustrecke Wendlingen–Ulm
und des Projekts Stuttgart 21**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Auf welchen Baukostenansätzen beruht die Vereinbarung über eine Vorfinanzierung der NBS Wendlingen–Ulm und des Projekts Stuttgart 21?
2. Welche Kosten wird das Land vorfinanzieren (getrennt nach den Abschnitten Zuffenhausen–Wendlingen und Wendlingen–Ulm)?
3. Welche Regelungen sind für den Fall vorgesehen, dass es zu Baukostenüberschreitungen kommt, die den in der Vereinbarung über die Vorfinanzierung festgelegten Rahmen überschreiten?
4. Wann soll die Vorfinanzierung beginnen, und welche Beträge werden bis 2011 fällig (getrennt nach den genannten Streckenabschnitten in Jahresraten)?
5. In welchem Zeitraum und in welchen Jahresraten soll der Bund die Rückzahlung leisten?
6. Sieht die Landesregierung angesichts der Haushaltsprobleme des Bundes die Gefahr, dass der Bund seinen Verpflichtungen nicht in vollem Umfang nachkommt?
7. Hat das Land gegenüber dem Bund einen Rechtsanspruch auf exakte Erfüllung des vereinbarten Rückzahlungsplans?
8. Welche Auswirkungen hat ein verspäteter Beginn oder eine Streckung der Rückzahlungen auf künftige Landeshaushalte?

9. Sieht die Landesregierung die Gefahr, dass die Refinanzierung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm den finanziellen Spielraum für andere Schienenverkehrsprojekte im Südwesten wie den viergleisigen Ausbau der Rheinschiene oder die Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt erheblich einengt?
10. Welche Prioritäten setzt die Landesregierung für den Ausbau des Bundes-schiennetzes im Südwesten, falls der bisher geltende Zeitplan für die Realisierung der NBS Mannheim–Frankfurt, der NBS/ABS Karlsruhe–Basel und der NBS Stuttgart–Ulm aus finanziellen Gründen nicht eingehalten werden kann?

01. 12. 2003

Boris Palmer GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2003 Nr. 31–3824.1–0/273.2 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Auf welchen Baukostenansätzen beruht die Vereinbarung über eine Vorfinanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und des Projekts Stuttgart 21?

Zu 1.:

Der Vereinbarung zwischen Bund, Land, Deutsche Bahn AG (DB AG), der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart zur weiteren Zusammenarbeit zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm vom 24. Juli 2001 liegen Investitionssummen von 1,47 Mrd. € für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und 2,5 Mrd. € für das Projekt Stuttgart 21 zu Grunde.

2. Welche Kosten wird das Land vorfinanzieren (getrennt nach den Abschnitten Zuffenhausen–Wendlingen und Wendlingen–Ulm)?

Zu 2.:

Das Land wird den Anteil des Bundes an dem Projekt Stuttgart 21 in Höhe von 453 Mio. € und die zuwendungsfähigen Kosten für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm vorfinanzieren.

3. Welche Regelungen sind für den Fall vorgesehen, dass es zu Baukostenüberschreitungen kommt, die den in der Vereinbarung über die Vorfinanzierung festgelegten Rahmen überschreiten?

Zu 3.:

Hinsichtlich des Projektes Stuttgart 21 haben sich das Land und die Stadt Stuttgart in der Rahmenvereinbarung vom 7. November 1995 verpflichtet, Mehrkosten bis zu einem Betrag von 170 Mio. DM auszugleichen, sofern diese Mehrkosten nicht durch höhere Grundstückserlöse oder durch weitere Mehrerträge bzw. Kosteneinsparungen kompensiert werden. Das Land trägt 2/3, die Landeshauptstadt 1/3 dieses Ausgleichs. In der ergänzenden Vereinbarung vom 24. Juli 2001 hat das Land darüber hinaus in Aussicht gestellt,

bei Kostenerhöhungen für Maßnahmen, die unter Verwendung von Beiträgen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, aus Regionalisierungsmitteln und aus Mitteln nach § 8 Abs. 2b BSchwAG anteilig finanziert werden, so zu verfahren, wie dies bei Kostenerhöhungen für GVFG-Maßnahmen bereits heute der Fall ist.

Für die NBS Wendlingen–Ulm bedurfte es keiner Regelungen im Hinblick auf etwaige Kostenerhöhungen.

4. Wann soll die Vorfinanzierung beginnen, und welche Beträge werden bis 2011 fällig (getrennt nach den genannten Streckenabschnitten in Jahresraten)?

Zu 4.:

Für die Neubaustrecke wird die Vorfinanzierung ab dem für das Jahr 2005 vorgesehenen Baustart beginnen. Bei Stuttgart 21 wird die Vorfinanzierung in dem Moment einsetzen, in dem Bundesmittel für die Finanzierung erforderlich werden. Es ist gemeinsames Ziel aller Beteiligten, diese Mittel nach Möglichkeit erst spät einzusetzen, um die Vorfinanzierungslast des Landes zu reduzieren.

Die erforderlichen Beträge für die Vorfinanzierung können derzeit noch nicht konkret benannt werden. Die Belastung für das Land ergibt sich nach der Höhe der zu entrichtenden Zinsen, den Baukosten und dem jeweiligen Baufortschritt.

5. In welchem Zeitraum und in welchen Jahresraten soll der Bund die Rückzahlung leisten?

Zu 5.:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat mit Schreiben vom 22. Februar 2001 erklärt, dass der Bund die Vorfinanzierung des Landes in acht gleichen Jahresraten, beginnend ab dem Jahre 2011 tilgen werde.

6. Sieht die Landesregierung angesichts der Haushaltsprobleme des Bundes die Gefahr, dass der Bund seinen Verpflichtungen nicht in vollem Umfang nachkommt?

Zu 6.:

Das Land hat keine Anhaltspunkte dafür, dass der Bund nicht zu seiner Zusage steht, den Bundesanteil an Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ab dem Jahre 2011 zu finanzieren. Dies hat auch ein Gespräch auf hoher Fachebene zwischen Land, Deutsche Bahn AG und Bund zuletzt im November 2003 bestätigt.

7. Hat das Land gegenüber dem Bund einen Rechtsanspruch auf exakte Erfüllung des vereinbarten Rückzahlungsplans?

Zu 7.:

Die förmliche Verpflichtung des Bundes zur Rückzahlung der vorfinanzierten Kosten wird in der endgültigen Finanzierungsvereinbarung für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen verankert werden. Der Bund hat jedoch politisch bindende Erklärungen abgegeben.

8. *Welche Auswirkungen hat ein verspäteter Beginn oder eine Streckung der Rückzahlungen auf künftige Landeshaushalte?*

Zu 8.:

Ein verspäteter Baubeginn würde bis zur Grenze der Sinnhaftigkeit einer Vorfinanzierung die Vorfinanzierungslast des Landes reduzieren. Eine Streckung der Rückzahlungen würde demgegenüber zu einer Erhöhung der Vorfinanzierungslast des Landes führen. Das Land geht nach den getroffenen Absprachen nicht von diesem Fall aus.

9. *Sieht die Landesregierung die Gefahr, dass die Refinanzierung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm den finanziellen Spielraum für andere Schienenverkehrsprojekte im Südwesten wie den viergleisigen Ausbau der Rheinschiene oder die Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt erheblich einengt?*

Zu 9.:

Die Landesregierung geht davon aus, dass der viergleisige Ausbau der Rheinschiene und die Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt bis zum Jahre 2011 im Wesentlichen bereits realisiert sind, sodass die Refinanzierung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm hierfür keine Rolle spielen wird. Es ist von keiner Seite aus und zu keinem Zeitpunkt eine Konkurrenz zwischen den drei Schienenausbaumaßnahmen behauptet worden, allenfalls in der Hinsicht, dass die Neubaustrecke nach Ulm erst ab 2011 realisiert werden sollte, was das Land zu dem Vorfinanzierungsangebot veranlasst hat.

10. *Welche Prioritäten setzt die Landesregierung für den Ausbau des Bundes-schienenwegenetzes im Südwesten, falls der bisher geltende Zeitplan für die Realisierung der NBS Mannheim–Frankfurt, der NBS/ABS Karlsruhe–Basel und der NBS Stuttgart–Ulm aus finanziellen Gründen nicht eingehalten werden kann?*

Zu 10.:

Sollten Prioritätsentscheidungen notwendig sein, so werden sie in den bekannten Verfahrensabläufen zwischen Bund und DB AG zu treffen sein. Die Landesregierung geht davon aus, dass diese drei Schienenverkehrsprojekte statt in eine landesbezogene in eine bundesweite Skala einzuordnen wären und dabei alle drei Maßnahmen erstrangig sind. Das 3. und 4. Gleis wegen der bisherigen Investitionen und der Vereinbarung von Lugano, die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim wegen ihres Lückenschlusscharakters und der hohen Rentabilität und Stuttgart 21/NBS Wendlingen–Ulm wegen der Vor- und Mitfinanzierung sowie der bisherigen Vereinbarungen und Vorleistungen sowie der alternativen Kosten und der Wirtschaftlichkeit.

Müller
Minister für Umwelt und Verkehr