Haushaltsausschuss
Ausschussdrucksache

3301

18. Wahlperiode

Bundesrechnungshof

Bundesrechnungshof • Postfach 12 06 03 • 53048 Bonn

An die
Vorsitzende des Haushaltsausschusses
des Deutschen Bundestages
Frau Abgeordnete Dr. Gesine Lötzsch
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Postadresse
Postfach 12 06 03
53048 Bonn
Hausadresse
Adenauerallee 81
53113 Bonn
Telefon 0228 99 721-0
Telefax 0228 99 721-29 90
Internet
www.bundesrechnungshof.de
E-Mail
poststelle@brh.bund.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, unsere Nachricht vom	Durchwahl	Bonn, den
	III 3 – 2013 - 0290	-1330	8. September 2016

Realisierung des Großprojektes Stuttgart 21

Berichterstattung an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages

Anlage:

Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über haushaltsrelevante Risiken bei der Förderung des Projektes Stuttgart 21, notwendige Schlussfolgerungen und die Voraussetzungen für eine parlamentarische Budgetkontrolle des Großprojektes

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

die Deutsche Bahn AG realisiert mit mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (die Bahn) das Projekt Stuttgart 21. An der Finanzierung beteiligt sich neben anderen Projektpartnern auch der Bund. Er wird dabei vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Der Bundesrechnungshof begleitet seit dem Jahr 2007 das Verwaltungshandeln des Bundes bei dem Projekt beratend. Er prüft, ob das BMVI die normativen Voraussetzungen beachtet hat und wie sich das bisherige Verwaltungshandeln finanziell auswirkt.

Der vorliegende Bericht behandelt Unzulänglichkeiten und finanzielle Risiken der Zuwendungsverfahren, mit denen das BMVI der Bahn für das Projekt Stuttgart 21 Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt zahlt. Er informiert zudem über die bisher eingeschränkten

Möglichkeiten des Deutschen Bundestages, bei dem Projekt Stuttgart 21 seine Budgetkontrolle auszuüben. Das BMVI und das BMF haben zu den Feststellungen des Bundesrechnungshofes Stellung genommen. Die wesentlichen Äußerungen sind im Bericht berücksichtigt.

Der Bundesrechnungshof stellte fest, dass das BMVI als Zuwendungsgeber nicht ausreichend kontrolliert, ob

- der Plafond von 497 Mio. € eingehalten wird, den der Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) zur Verfügung stellt,
- die Gesamtfinanzierung des Projekts noch gesichert ist und
- die Qualität der Bauausführung ausreichend ist.

Das BMVI beruft sich darauf, dass es sich bei dem Projekt Stuttgart 21 um ein „eigenwirtschaftliches" Projekt der Bahn handele. Die Projektverantwortung sieht es in erster Linie bei der Bahn als Projektträger und Bauherr.
Dabei lässt es aber außer Acht, dass die Bauten zu Stuttgart 21 mit Fertigstellung als Schienenwege des Bundes der verfassungsrechtlichen Gewährleistungs- und Finanzierungsverantwortung des Bundes unterliegen. Aus dieser Konstellation und durch die bisherige Verwaltungspraxis können bedeutende finanzielle Risiken für den Bundeshaushalt entstehen. Die bisherigen Überlegungen des BMVI zur Kontrolle des LuFV-Plafonds sind unzureichend.
Der Bundesrechnungshof hält es für dringend geboten, dass das BMVI als bedeutender Zuwendungsgeber künftig seine Überwachungs- und Steuerungsmöglichkeiten beim Projekt Stuttgart 21 konsequent ausschöpft.

Schließlich betrifft der vorliegende Bericht auch die Veranschlagung von Bundesmitteln. Der Bundesrechnungshof spricht sich für eine Einzelveranschlagung von Stuttgart 21 aus (Titelgruppe). Dies wäre transparenter und verbindlicher als die bisherige Veranschlagung in verschiedenen Sammeltiteln.

Abgesehen von diesen Feststellungen hat eine Prüfung der unternehmerischen Betätigung des Bundes bei der Bahn durch den Bundesrechnungshof weitere Kostenrisiken für das Projekt Stuttgart 21 ergeben. Der Bundesrechnungshof informiert hierzu wegen schutzbedürftiger Geschäftsdaten mit gesondertem Bericht das für die Überwachung der Bundesbeteiligungen

zuständige Bundesfinanzierungsgremium.

Die Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsauschusses des Deutschen Bundestages, das BMVI und das BMF erhalten einen Abdruck des vorliegenden Schreibens und des beigefügten Berichts nach § 88 Abs. 2 BHO.

Mit freundlichen Grüßen

Ahrendt Aprill Zentner

Bundesrechnungshof

Bericht

an den
Haushaltsausschuss des
Deutschen Bundestages

nach

§ 88 Abs. 2 BHO

über haushaltsrelevante Risiken bei der Förderung des Projektes Stuttgart 21, notwendige Schlussfolgerungen und die Voraussetzungen für eine parlamentarische Budgetkontrolle des Großprojektes

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Abs. 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Eine Weitergabe an Dritte ist erst möglich, wenn der Bericht vom Parlament abschließend beraten wurde. Die Entscheidung über eine Weitergabe bleibt dem Bundesrechnungshof vorbehalten.

Gz.: III 3 – 2013 – 0290 Bonn, den 08.09.2016

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt. Eine Veröffentlichung ist nicht zulässig.

Inhaltsverzeichnis **Seite**

Abkürzungsverzeichnis		**3**
0	**Zusammenfassung**	**4**
1	**Anlass und Gegenstand des Berichts**	**6**
2	**Haushaltsrelevante Leistungen des Bundes für das Projekt**	**7**
3	**Bundeszuschüsse aus den beiden LuFV nicht wirksam begrenzt**	**8**
4	**Gesamtfinanzierung unzureichend überwacht**	**10**
5	**Kontrolle der Bauqualität verbesserungsbedürftig**	**13**
6	**Notwendige Schlussfolgerungen für die Beteiligungsführung des Bundes bei der Bahn**	**14**
7	**Parlamentarische Budgetkontrolle nur eingeschränkt möglich**	**14**
8	**Fazit**	**19**

Abkürzungsverzeichnis

BHO	Bundeshaushaltsordnung
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
die Bahn	Deutsche Bahn AG und mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EU	Europäische Union
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IWP	Infrastrukturwirtschaftsprüfer
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen
sog.	sogenannte

0 Zusammenfassung

0.1 Die Deutsche Bahn AG realisiert mit mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (die Bahn) das Projekt Stuttgart 21. An der Finanzierung beteiligen sich ferner der Bund, die Europäische Union (EU), das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart sowie die Region Stuttgart und die Flughafengesellschaft. Der Bund wird dabei vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Der Bundesrechnungshof begleitet seit dem Jahr 2007 das Verwaltungshandeln des Bundes bei dem Projekt beratend. Er prüft, ob das BMVI die normativen Voraussetzungen beachtet hat und wie sich das bisherige Verwaltungshandeln finanziell auswirkt. Eine Prüfung der unternehmerischen Betätigung des Bundes bei der Bahn hat weitere Kostenrisiken für das Projekt Stuttgart 21 ergeben. Der Bundesrechnungshof informiert hierzu wegen schutzbedürftiger Geschäftsdaten mit gesondertem Bericht das für die Überwachung der Bundesbeteiligungen zuständige Bundesfinanzierungsgremium.

Der vorliegende Bericht behandelt Unzulänglichkeiten und finanzielle Risiken der Zuwendungsverfahren, mit denen das BMVI der Bahn für das Projekt Stuttgart 21 Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt zahlt. Der Bericht informiert zudem über die bisher eingeschränkten Möglichkeiten des Deutschen Bundestages, bei dem Projekt Stuttgart 21 seine Budgetkontrolle auszuüben. Der Bundesrechnungshof zeigt dazu Verbesserungsmöglichkeiten auf. Wenn es gelingt, die mit der Europäischen Union vereinbarten EU-Mittel in das Projekt vollständig einzubringen, wird das unmittelbare und mittelbare haushaltsrelevante Engagement des Bundes nach aktuellem Kenntnisstand immer noch mindestens rund 1 650 Mio. Euro betragen. (Nr. 1 und 2)

0.2 Bei den Bundeszuwendungen, die über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) für Stuttgart 21 zur Verfügung gestellt werden, kann das BMVI nicht wirksam kontrollieren, ob der verabredete Plafond von 497 Mio. Euro eingehalten wird. Es besteht die Gefahr, dass die LuFV-Finanzierung zu einem „Einfallstor“ für eine unkontrollierte Finanzierung von Mehrkosten zulasten des übrigen Bestandsnetzes und des Bundeshaushalts wird. Der Bundesrechnungshof hält es für geboten, hiergegen geeignete rechtsverbindliche Vorkehrungen zu treffen. (Nr. 3)

0.3 Das BMVI hält es nicht für notwendig, während der Baumaßnahmen zuwendungsrechtlich begleitend zu überwachen, inwieweit die Gesamtfinanzierung des aus Bundesmitteln geförderten Projekts gesichert ist. Dies widerspricht dem Haushalts- und Zuwendungsrecht. Entsprechende Kontrollen sollten eingeführt werden. (Nr. 4)

0.4 Das BMVI kontrolliert im Zuwendungsverfahren die Qualität der Bauausführung unzureichend. Der Kostendruck birgt das Risiko einer möglicherweise vereinfachten, nicht nachhaltigen Bauausführung, die zu späteren Folgekosten für den Bundeshaushalt führen könnte. Der Bundesrechnungshof hält begleitende Qualitätskontrollen für erforderlich. (Nr. 5)

0.5 Der Bundesrechnungshof bittet das BMVI, die vorgenannten Risiken auch bei der künftigen Beteiligungsführung zu beachten. Der Bundesrechnungshof rät dem BMVI darauf hinzuwirken, dass die Bundesvertreter / Bundesvertreterin im Aufsichtsrat der Bahn diese Risiken bei der Ausübung ihrer Aufsichtsratsmandate berücksichtigen. (Nr. 6)

0.6 Die bisherige Veranschlagung der Bundesmittel für das Projekt in verschiedenen Sammeltiteln ist nicht transparent und im Ergebnis für den Haushaltsvollzug beim Projekt Stuttgart 21 nicht ausreichend verbindlich. Der Bundesrechnungshof hält deshalb eine Einzelveranschlagung von Stuttgart 21 (eigene Titelgruppe) für geboten, um die Budgetkontrolle des Parlaments angesichts der finanziellen Bedeutung des Projekts zu stärken. (Nr. 7)

1 Anlass und Gegenstand des Berichts

Die Deutsche Bahn AG realisiert mit mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (die Bahn) das Projekt Stuttgart 21. An der Finanzierung beteiligen sich ferner der Bund, die Europäische Union (EU), das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart sowie die Region Stuttgart und die Flughafengesellschaft. Der Bund wird dabei vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Stuttgart 21 umfasst die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart. Dabei soll der Kopfbahnhof durch einen tief liegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und an die Bestandsstrecken sowie die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm angeschlossen werden.

Der Bundesrechnungshof begleitet seit dem Jahr 2007 das Verwaltungshandeln des Bundes bei dem Projekt beratend, wobei er entsprechend seinem gesetzlichen Auftrag die politische Entscheidung für Stuttgart 21 nicht beurteilt. Er prüft, ob das BMVI die normativen Voraussetzungen beachtet hat und wie sich das bisherige Verwaltungshandeln finanziell auswirkt. Die Prüfungen beziehen sich auf verschiedene Aufgabenfelder, die der Bund im Rahmen des Projekts verantwortet.

Mit einer Prüfung untersucht der Bundesrechnungshof, inwieweit der Bund bei seiner **unternehmerischen Betätigung** als Alleinaktionär und Eigentümer des Unternehmens „Bahn" das Projekt sachgerecht und wirtschaftlich gesteuert hat.[1] Diese Prüfung auf der Basis ausgewerteter Unternehmensdaten hat weitere Kostenrisiken für das Projekt Stuttgart 21 ergeben. Der Bundesrechnungshof informiert hierzu wegen schutzbedürftiger Geschäftsdaten mit gesondertem Bericht das für die Überwachung der Bundesbeteiligungen zuständige Bundesfinanzierungsgremium[2].

Der vorliegende Bericht behandelt Schwächen und finanzielle Risiken der **Zuwendungsverfahren**[3], mit denen das BMVI der Bahn für das Projekt Stuttgart 21 Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt zahlt. Er informiert zudem über die bisher eingeschränkten Möglichkeiten des Deutschen Bundestages, bei dem Projekt Stuttgart 21 die verfassungsrechtlich gebotene Budgetkontrolle auszuüben. Mit seinen Empfehlungen möchte der Bundesrechnungshof dazu beitragen, die

---

1 § 27 DBGrG i.V.m. § 92 BHO.
2 § 69a BHO.
3 §§ 23, 44 BHO.

finanziellen Risiken des Projekts Stuttgart 21 für den Bundeshaushalt zu vermindern und das Budgetrecht des Parlaments zu stärken.

Das BMVI und das BMF haben zu den Feststellungen des Bundesrechnungshofes Stellung genommen. Die wesentlichen Äußerungen sind im Bericht berücksichtigt.

2 Haushaltsrelevante Leistungen des Bundes für das Projekt

Nach dem Finanzierungskonzept sollen aus dem Bundeshaushalt folgende **Zuwendungen gezahlt werden**:

1) Baukostenzuschüsse gemäß Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009:	563,8 Mio. Euro
2) Zuschüsse aus den beiden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für Ersatzinvestitionen (LuFV):	497,0 Mio. Euro
3) (geplante) Zuschüsse aus dem Bundesprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG):	168,6 Mio. Euro

Die Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 legt neben den Baukostenzuschüssen fest, dass Erlöse aus dem Verkauf von Grundstücken nebst Zinsen nicht wie üblich dem Bundeshaushalt zu Gute kommen. Sie dürfen von der Bahn zur Projektfinanzierung wie eigene Mittel verwendet werden.[4] Der mit den Verkaufserlösen verbundene haushaltsrelevante **Einnahmeverzicht** beträgt über 700 Mio. Euro.

Aus den pauschalen Bundeszuweisungen zur Sicherung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (sog. **Regionalisierungsmittel**)[5] sollen nach Angaben des Landes Baden-Württemberg 286 Mio. Euro als Landesmittel in die Projektfinanzierung eingebracht werden.[6] Über die endgültige Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Projekt Stuttgart 21 entscheidet indes alleine das Land.

---

4 § 5 Nr. 7 der Finanzierungsvereinbarung.

5 Aufgrund des Regionalisierungsgesetzes werden den Ländern hierfür jährlich 8 000 Mio. Euro zur Verfügung gestellt; der Betrag soll im Rahmen einer laufenden Gesetzesnovelle nochmals erhöht werden.

6 Drs. Nr. 14/7164 des Landtags von Baden-Württemberg vom 10.11.2010. Mit der Vereinnahmung der Bundeszuweisung im Landeshaushalt handelt es sich um Landesmittel. Der Bundesrechnungshof hat keine Befugnis zu prüfen, wie die Länder diese Mittel weiter verwenden.

Das BMVI strebt an, die unter 1) aufgeführten Baukostenzuschüsse des Bundes vollständig mit **Fördermitteln der EU** zu kompensieren. Eine Förderzusage der EU liegt vor. Bisher leistete sie bereits 135,1 Mio. Euro.

Gelingt die vollständige Kompensation durch EU-Mittel, wird das unmittelbare und mittelbare haushaltsrelevante Engagement des Bundes nach aktuellem Kenntnisstand noch mindestens rund 1 650 Mio. Euro betragen.

3 Bundeszuschüsse aus den beiden LuFV nicht wirksam begrenzt

(1) Die Finanzierungsvereinbarung über Baukostenzuschüsse für Stuttgart 21 vom 02.04.2009 sieht vor, dass die Bahn für Stuttgart 21 aus den LuFV 497 Mio. Euro einsetzt.[7]

Die Fördersystematik der LuFV weicht deutlich vom Zuwendungsrecht des Bundes ab. So entscheidet die Bahn eigenverantwortlich – ohne das BMVI einzubinden – über die projektbezogene Verwendung der jährlichen Pauschalzuschüsse in Milliardenhöhe (2016: 3 153 Mio. Euro). Der übliche Nachweis der wirtschaftlichen, zweckentsprechenden und ordnungsgemäßen Mittelverwendung entfällt. Stattdessen untersucht bislang ein vom Bund beauftragter Infrastrukturwirtschaftsprüfer (IWP), ob die Bahn die in den LuFV festgelegten Buchungsregeln einhält. Die zweckentsprechende und wirtschaftliche Verwendung der LuFV-Mittel soll die Bahn mit „Qualitätskennzahlen" bezogen auf das gesamte Schienenbestandsnetz nachweisen (sog. „Outputkontrolle").

Hinsichtlich des Projekts Stuttgart 21 fehlen in den LuFV

- eine rechtsverbindliche Beschränkung des Mitteleinsatzes,
- eine Nachweispflicht, wieviel Mittel die Bahn tatsächlich verausgabt hat und
- Sanktionen für den Fall einer Überschreitung der in der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 genannten 497 Mio. Euro.

Der Bundesrechnungshof hatte das BMVI bereits bei den Verhandlungen zur LuFV II darauf hingewiesen, dass diese Systematik nicht gewährleisten kann, dass beim Projekt Stuttgart 21 die Förderung des Bundes aus Mitteln der LuFV auf 497 Mio. Euro beschränkt bleibt. In diesem Zusammenhang hatte er während der Verhandlungen zur LuFV II angeregt, in das künftige Vertragswerk mit neuen

---

7 300 Mio. Euro als Bestandsnetzinvestitionen und 197 Mio. Euro als Nahverkehrsanteil nach § 8.7 der LuFV bzw. § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

Kontroll- bzw. Schutzmechanismen Vorsorge gegen eine Mittelüberschreitung zu treffen. Entsprechende Regelungen fehlen bis heute.

(2) Der Bundesrechnungshof hält die vertragsbedingte Schutzlücke bei der Verwendung der Bundeszuschüsse aus den LuFV für bedeutend, zumal die LuFV-Mittel seit dem Jahr 2013 beträchtlich aufgestockt worden sind. Die Bahn steht bei dem Projekt Stuttgart 21 unter einem hohen Kostendruck. Die übrigen Finanzierungspartner haben es abgelehnt, weitere Mehrkosten zu übernehmen. Die Bahn hat deswegen aus unternehmerischen Gründen ein starkes Interesse, Mehrausgaben möglichst nicht mit eigenen Mitteln zu finanzieren. Vor diesem Hintergrund können die Kontrolldefizite der LuFV einen Anreiz bieten, Mehrkosten des Projekts Stuttgart 21 über die pauschalen Bundeszuschüsse der LuFV zu finanzieren. Damit würden LuFV-Mittel für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz der Schienenwege des Bundes fehlen. Der Bundesrechnungshof hat dem BMVI erneut empfohlen, die Schutzlücke bei der Verwendung der LuFV-Mittel schnellstmöglich zu schließen.

(3) Das BMVI hat angekündigt, es werde demnächst einen Infrastrukturwirtschaftsprüfer (IWP) des Bundes beauftragen zu prüfen, inwieweit der Plafond an LuFV-Mitteln für das Projekt Stuttgart 21 von der Bahn eingehalten werde. Ein entsprechender Vertrag stehe vor dem Abschluss. Der IWP werde nicht wie bei der LuFV üblich auf Buchungsebene, sondern auf der Basis von Ausgaben prüfen.

Die vom Bundesrechnungshof hierzu am 30.08.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingesehenen Verwaltungsvorgänge und Bieterunterlagen ließen offen, wie diese Ankündigung bei den seit dem Jahre 2009 angefallenen mehreren Hunderttausend Ausgabenbelegen zu den beiden LuFV umgesetzt werden soll.

(4) Der Bundesrechnungshof erkennt an, dass das BMVI mit dem vorgesehenen Prüfungsauftrag an einen IWP begonnen hat, erste Maßnahmen zur Überwachung des Plafonds für das Projekt Stuttgart 21 einzuleiten.

Allerdings verpflichten die LuFV die Bahn bisher nicht, solche Prüfungen eines IWP (Ausgaben für Stuttgart 21) zu dulden, zumal ein IWP bereits die mit der Bahn abgestimmten „normalen“ Prüfungen auf Buchungsebene für die Jahre 2009 bis 2013 abgeschlossen hat. Auch sollte das BMVI darauf hinwirken, dass der künftige IWP eine geeignete Methodik entwickelt, um den Plafond an LuFV-Mitteln sicher und umfassend zu überwachen. Darüber hinaus ist in den LuFV

nicht geregelt, wie der Bund eine Überschreitung des Plafonds gegenüber der Bahn rechtswirksam sanktionieren kann. Im Ergebnis ist damit auch nach einer Beauftragung des IWP die Gefahr nicht abgewendet, dass die anteilige LuFV-Finanzierung des Großprojekts Stuttgart 21 zu einem „Einfallstor" für eine ungewünschte Finanzierung von Mehrkosten zulasten des übrigen Bestandsnetzes bzw. des Bundeshaushalts wird.

Der Bundesrechnungshof hält es daher für geboten, umgehend geeignete Schutzmechanismen rechtsverbindlich festzulegen, beispielsweise in einer Nachtragsvereinbarung zu den beiden LuFV.

4 Gesamtfinanzierung unzureichend überwacht

(1) Nach der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 betragen die Projektkosten 3 076 Mio. Euro. Das zugehörige Finanzierungskonzept umfasste einschließlich einer Risikovorsorge 4 526 Mio. Euro (sog. Finanzierungsrahmen). Der Bundesrechnungshof hatte bereits im Oktober 2008 darauf hingewiesen, dass die zugehörige Kostenermittlung unvollständig war. Aufgrund eigener Untersuchungen auf der Basis des damaligen Sachstandes ging er davon aus, dass die Kosten deutlich über 5 300 Mio. Euro liegen werden. Er wies ferner darauf hin, dass die Gesamtfinanzierung u. a. wegen dieser Finanzierungslücke nicht gesichert und das Projekt somit nicht etatreif war.[8]

Ende des Jahres 2012 räumte die Bahn ein, dass Mehrkosten bei Stuttgart 21 auftreten werden. Im März 2013 gab sie bekannt, dass der Finanzierungsrahmen des Gesamtprojektes um 2 000 Mio. Euro auf rund 6 500 Mio. Euro erhöht werde.[9] Es sei noch nicht abschließend geklärt, wer die Mehrkosten finanzieren wird. Nach Angaben der Bahn haben es das Land Baden-Württemberg, die Region, die Landeshauptstadt und die Flughafengesellschaft bislang abgelehnt, sich an den Mehrkosten zu beteiligen.[10] Die Bahn erwägt deshalb, Ansprüche gegenüber diesen Finanzierungspartnern gerichtlich geltend zu machen, um eigene finanzielle Belastungen zu mindern. Notfalls werde die Bahn die Mehrkosten zunächst aus eigenen Mitteln bestreiten. Das BMVI hat bisher ausgeschlossen, Mehrkosten aus dem

---

8 Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 30.10.2008, Gz.: III 3 – 2008 – 0882.

9 Unterlagen der DB AG bei einer Pressekonferenz am 05.03.2013.

10 Protokoll Nr. 17/95 des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des 17. Deutschen Bundestages (Verkehrsausschuss).

Bundeshaushalt zu finanzieren.[11]

(2) Der Bundesrechnungshof hat beanstandet, dass das BMVI – trotz Hinweisen des Bundesrechnungshofes – weder vor noch nach dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 ausreichend kontrolliert hat, inwieweit die Gesamtfinanzierung von Stuttgart 21 gesichert ist. Das Wirtschaftlichkeitsprinzip und dessen zuwendungsrechtliche Ausprägung in den Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO[12] verbieten dem Bund, finanziell nicht abgesicherte Projekte zu fördern. Mit diesen Regeln sollen „Investitionsruinen" und unkontrollierbare Folgelasten für den Bundeshaushalt vermieden werden. Deshalb muss vor Projektbeginn Klarheit über alle wesentlichen finanziellen Fragen bestehen. Die Pläne müssen soweit durchgearbeitet worden sein, dass mit erheblichen Änderungen und Ergänzungen nicht mehr zu rechnen ist. Alle Kostenberechnungen müssen die Beurteilung ermöglichen, ob die veranschlagten Gesamtkosten voraussichtlich eingehalten und sicher finanziert werden können. Die haushaltsrechtlichen Regelungen schreiben auch ausdrücklich vor, während der Umsetzung von Fördermaßnahmen projektbegleitend zu überwachen, inwieweit die Gesamtfinanzierung gesichert ist.[13] Der Bund soll damit in die Lage versetzt werden rechtzeitig gegenzusteuern, sofern sich Anhaltspunkte für Kostenüberschreitungen und für zusätzlichen Finanzbedarf ergeben.

Der Bundesrechnungshof hat dem BMVI empfohlen, möglichst rasch seine begleitende Überwachung der Gesamtfinanzierung zu verbessern, zumal die Finanzierung der Mehrkosten bisher nicht eindeutig geklärt werden konnte. Bisher unberücksichtigte Kostenrisiken müssten dabei hinreichend einbezogen werden.

(3) Das BMVI hat mitgeteilt, die Gesamtfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 sei beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 gesichert gewesen. Sie sei mit dem Beschluss des Aufsichtsrates im Jahr 2013 und durch die Finanzierung aus Eigenmitteln der Bahn auch heute gesichert. Zwar trage der Bund die umfassende politische Verantwortung für das Projekt Stuttgart 21. Bei Stuttgart 21 handele es sich indes um ein *„eigenwirtschaftliches"* Projekt der Bahn. Die Bahn sei Vorhabenträger und Bauherr. Allein die Bahn sei verantwortlich, das Projekt umzusetzen und zu überwachen. Der Bund beschränke sich auf

---

11 Beispielsweise die Erklärungen des zuständigen Parlamentarischen Staatssekretärs gegenüber dem Verkehrsausschuss in der Sitzung vom 14.12.2012, Protokoll Nr. 17/89, S. 7.

12 VV Nr. 1.2 zu § 44 BHO.

13 VV zu § 7 BHO und VV Nr. 9 zu § 44 BHO.

die Bereitstellung der notwendigen Finanzierungsmittel, die er in den Finanzierungsverträgen zugesagt habe. Für eine zuwendungsrechtliche begleitende Überwachung der Gesamtfinanzierung bestehe kein Bedarf. Das BMVI überwache stattdessen die Entwicklung der Gesamtfinanzierung und der Risiken des Projektes Stuttgart 21 bei seiner Beteiligungsführung der Bahn.

(4) Der Bundesrechnungshof hält es weiterhin für notwendig, dass das BMVI als Zuwendungsgeber begleitend prüft, inwieweit die Gesamtfinanzierung bei Stuttgart 21 gesichert ist. Dem steht insbesondere nicht entgegen, dass es sich um ein *„eigenwirtschaftliches"* Projekt der Bahn handelt. Die primäre Verantwortung von Zuwendungsempfängern für die zweckentsprechende und wirtschaftliche Umsetzung eines geförderten Projektes ist der Normalfall, wenn der Bund Zuwendungen gewährt. Sie entbindet die Verwaltung nicht von ihrer haushaltsrechtlichen Pflicht, eine Fördermaßnahme in angemessenem Umfang begleitend in finanzieller Hinsicht zu überwachen. Dies gilt erst recht bei Großprojekten, wie Stuttgart 21. In den Verwaltungsvorschriften ist ausdrücklich geregelt, dass u. a. die Vorschriften zur begleitenden Kontrolle der Gesamtfinanzierung auch anzuwenden sind, wenn der Zuwendungsgeber bei einer Unternehmensbeteiligung in einem Aufsichtsorgan des Zuwendungsempfängers vertreten ist.[14] Denn die zuwendungsrechtlichen Kontrollmöglichkeiten bieten eigene unmittelbare Überwachungsansätze.

Eine begleitende Kontrolle des BMVI wird auch nicht überflüssig, weil die Bahn erklärt hat, Mehrkosten notfalls mit eigenen Mitteln zu finanzieren. Die Bahn gehört alleine dem Bund. Ihre finanzwirksamen Entscheidungen zu Stuttgart 21 wirken sich mittelbar auf den Bundeshaushalt aus. So könnte die Bahn Liquiditätsengpässe zum Anlass nehmen, vom Bund höhere Fördermittel für andere Schienenwegeprojekte anzufordern, die zu einer Mehrbelastung im Bundeshaushalt führen. Auch ist nicht ausgeschlossen, dass ein erhöhter Einsatz an Eigenmitteln der Bahn für Stuttgart 21 dazu führt, dass in geringerem Umfang Dividenden an den Bundeshaushalt abgeführt werden. Ferner könnte der gesamte Finanzierungsrahmen der LuFV II gefährdet werden, weil dieser Dividendenanteile als Finanzierungsmittel vorsieht.[15] Aus Sicht des Bundesrechnungshofes hat das BMVI als Zuwendungsgeber umgehend die Finanzierungsdaten zum Projekt Stuttgart 21

---

14 VV Nr. 15.5 i.V.m. Nrn. 9 und 1.2 zu § 44 BHO.

15 § 2a Absatz 2a.2 LuFV II.

projektbegleitend zu überwachen.

5 Kontrolle der Bauqualität verbesserungsbedürftig

(1) Die durch das Projekt Stuttgart 21 geschaffenen Anlagen (Tunnel, unterirdischer Bahnhof etc.) werden Bestandteil der Schienenwege des Bundes und unterliegen damit der verfassungsrechtlichen Gewährleistungs- und Finanzierungsverantwortung des Bundes.[16] Bei möglicherweise frühzeitig notwendig werdenden Ersatzinvestitionen wegen vereinfachter, nicht nachhaltiger Bauausführung trägt der Bund das Folgekostenrisiko. Gleiches gilt, wenn sich die Kapazität als zu gering erweisen würde und der Knoten Stuttgart später kostenintensiv aufgerüstet werden müsste. In den bisherigen Zuwendungsverträgen ist der kapazitative und qualitative Leistungsumfang zu den Baumaßnahmen nicht durchgängig konkret festgelegt. Dies gilt insbesondere für die Fördermittel der LuFV. Dort soll die Bahn die Qualität der Baumaßnahmen abstrakt über Qualitätskennzahlen belegen, die indes keine unmittelbaren Rückschlüsse auf Stuttgart 21 zulassen. Zudem kann das BMVI einen Ursache-Wirkungs-Zusammenhang zwischen den pauschal gezahlten Bundeszuwendungen und den Qualitätskennzahlen bisher nicht nachweisen. Bei der Umsetzung der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 verfügt die Bahn über Spielräume bei der Bauausführung. Diese könnten sich ebenfalls negativ auf die Bauqualität auswirken.

(2) Der Bundesrechnungshof hat das BMVI darauf hingewiesen, dass der aktuelle Kostendruck die Bahn verleiten könnte, die Bauausführung und Dimensionierung der Anlagekapazitäten zu vereinfachen. Insoweit bestehe ein erhöhter Bedarf, in einem angemessenen Umfang die Qualität der Bauausführung zu kontrollieren. Die bisherigen Verfahren sehen dies nicht in ausreichendem Maße vor. Der Bundesrechnungshof empfahl deshalb dem BMVI, im Rahmen der vorgeschriebenen begleitenden Projektüberwachung auch das geplante Bau-Soll und die Bauausführung zu kontrollieren, um mittel- und langfristige Folgelasten für den Bundeshaushalt durch Qualitäts- und Kapazitätseinbußen zu verhindern.

(3) Das BMVI hat mitgeteilt, es sehe keinen Bedarf an solchen Qualitätskontrollen. Die Regelungen der LuFV sähen nicht vor, bei einzelnen Projekten zu prüfen, ob Mittel wirtschaftlich und sparsam verwendet worden seien. Vielmehr prüfe das EBA anhand der festgelegten Qualitätskennzahlen, den wirtschaftlichen

---

16 Art. 87e GG.

Mitteleinsatz. Es werde nur noch geprüft, ob die Zielwerte erreicht werden. Es bestehe keine Veranlassung, darüber hinausgehende begleitende Kontrollen vorzunehmen.

(4) Der Bundesrechnungshof teilt die Auffassung des BMVI nicht. Die bisherigen Vorkehrungen in diesen Zuwendungsverfahren sind nicht geeignet, die aus dem Kostendruck erwachsenden Qualitäts- und Folgekostenrisiken für den Bundeshaushalt zu erkennen oder abzuwenden. Dies gilt vor allem für die aus der LuFV finanzierten Teile von Stuttgart 21. Der Bundesrechnungshof hält es für dringend geboten, angemessene begleitende Qualitäts- und Kapazitätskontrollen einzuführen.

6 Notwendige Schlussfolgerungen für die Beteiligungsführung des Bundes bei der Bahn

Das BMVI ist das für die Beteiligung des Bundes an dem Unternehmen Bahn federführende Bundesministerium. In seiner Stellungnahme zu diesem Bericht hatte das BMVI dargelegt, die Gesamtfinanzierung von Stuttgart 21 sei gesichert. Ungeachtet dessen sollte das BMVI die im Bericht behandelten zuwendungsrechtlichen Risiken bei seiner künftigen Beteiligungsführung beachten. Dabei sollte es im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten darauf hinwirken,

- dass die Bahn bei der Umsetzung von Stuttgart 21 die vereinbarte Obergrenze an LuFV-Mitteln nicht überschreitet,
- dass das Projekt Stuttgart 21 ohne Mehrbelastungen für den Bundeshaushalt finanziert wird und
- dass die Qualität der Bauausführung keine Folgelasten für den Bundeshaushalt nach sich zieht.

Der Bundesrechnungshof rät dem BMVI darauf hinzuwirken, dass die Bundesvertreter / Bundesvertreterin im Aufsichtsrat der Bahn diese Risiken bei der Ausübung ihrer Aufsichtsmandate berücksichtigen.

7 Parlamentarische Budgetkontrolle nur eingeschränkt möglich

(1) Nach den geltenden Planungen wird der Bund bis zum Jahr 2019 zur Finanzierung des Großprojekts Stuttgart 21 Zuwendungen von insgesamt bis zu 1 229,4 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt gezahlt haben (einschließlich der im

Bundeshaushalt ebenfalls veranschlagten, den Bund entlastenden Fördermittel der EU).

Hinzu treten noch anteilige Zuweisungen (Regionalisierungsmittel = Steuermindereinnahmen) an das Land Baden-Württemberg in Höhe von 286 Mio. Euro sowie der haushaltsrelevante Einnahmeverzicht bei den Grundstücksverkäufen in Höhe von über 700 Mio. Euro, den die DB AG unmittelbar für die Finanzierung von Projektkosten verwenden darf (vgl. Nr. 2):

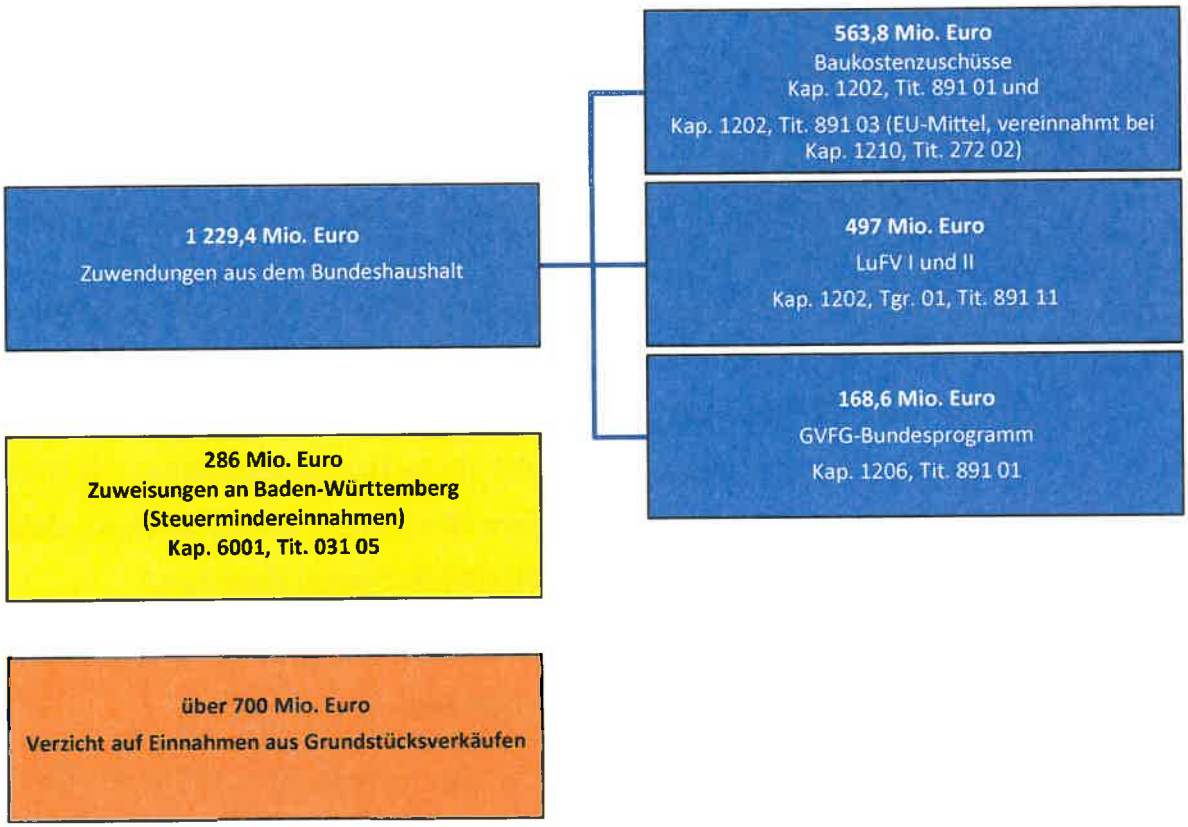

Abbildung: Haushaltsrelevantes unmittelbares und mittelbares Engagement aus dem Bundeshaushalt im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21, dargestellt anhand der betroffenen Haushaltsstellen des Regierungsentwurfs zum Bundeshaushalt 2017.

Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2017 enthält bisher lediglich in der Anlage *„Verkehrswegeinvestitionen des Bundes"* eine Information zu Stuttgart 21. Dort sind nur die in der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 bewilligten 563,8 Mio. Euro Baukostenzuschüsse sowie die bis zum Jahr 2016 verausgabten/bewilligten EU-Mittel angegeben (vgl. Anlage zum Epl. 12 – Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2017, S. 168, lfd. Nr. B0042). Haushaltsrechtlich handelt es sich um eine bloße Erläuterung ohne Bindungswirkung. Daten zu den übrigen unmittelbaren und mittelbaren Finanzierungsbeiträgen des Bundes,

den Gesamtumfang der EU-Fördermittel, den Finanzierungsbeiträgen Dritter und der Gesamtausgabenentwicklung fehlen.

Die benötigten Bundesmittel sind bei verschiedenen Sammeltiteln mit veranschlagt, teilweise in unterschiedlichen Kapiteln. Bei den Sammeltiteln selbst fehlt ein Hinweis zum Projekt Stuttgart 21. Zudem sind die Ansätze innerhalb des Einzelplans 12 über Deckungs- und Verstärkungsvermerke für den Haushaltsvollzug nochmals flexibilisiert. Der relevante Einnahmetitel für die EU-Fördermittel, ebenfalls ein Sammeltitel, ist im Kapitel 1210 veranschlagt.

Das Parlament hat sich vielfach nach der Belastung des Bundeshaushalts durch Stuttgart 21 erkundigt. Bei mehreren Gelegenheiten erklärten Vertreter des BMVI schriftlich oder mündlich auf entsprechende Nachfragen, dass der Bund sich an dem Projekt allein mit dem Festbetrag von 563,8 Mio. Euro beteilige,[17] zuletzt in der 158. Sitzung des Plenums des Deutschen Bundestages am 25.02.2016.[18]

(2) Der Bundesrechnungshof hat das BMVI und das BMF darauf hingewiesen, dass die bisherige Veranschlagungspraxis der Mittel für das Projekt Stuttgart 21 in mehreren Sammeltiteln mit zusätzlichen Deckungs- und Verstärkungsvermerken die Exekutive im Haushaltsvollzug nicht wirksam bindet. Eine Obergrenze bei den Ausgaben für das Projekt fehlt. Stattdessen kann das BMVI im Haushaltsvollzug über Haushaltsmittel für Stuttgart 21 weitgehend frei verfügen.

Auch der dem Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2017 beigefügten Anlage *„Verkehrswegeinvestitionen des Bundes"* fehlt es in Bezug auf das Projekt an Aussagekraft. Dort sind lediglich die Zuwendungen aus der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 ausgewiesen. Informationen über die Finanzierung aus den LuFV, dem GVFG, dem Regionalisierungsgesetz sowie dem Einnahmeverzicht des Bundes aus dem Verkauf der Grundstückserlöse und die geplante vollständige Kompensation der Baukostenzuschüsse durch EU-Mittel fehlen. Auch finden sich keine Vergleichszahlen (Soll, Ist) zur Kostenentwicklung des Projekts oder Erläuterungen zu möglichen Kostenänderungen. Ebenfalls sind Angaben zur Projektdauer (nach ursprünglicher sowie aktueller Planung) und zum Grad der haushaltsrechtlichen Absicherung der künftigen Ausgaben (insbesondere durch

---

17 Schreiben des BMVI an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses vom 30.11.2009 (Az.: E 17/519.4/21-Stg), vom 06.05.2011 (Az. L 14/11142.3/2), vom 07.12.2012 (Az. L14/11142.3/2), jeweils mit beigefügten Berichten; Ausführungen des BMVI gegenüber dem Verkehrsausschuss am 14.12.2012, Protokoll Nr. 17/89, S. 3.

18 Plenarprotokoll 18/158, TOP 12, S. 15574f.

Verpflichtungsermächtigungen) nicht enthalten.

Die damit einhergehenden Transparenzdefizite beeinträchtigen die Budgetkontrolle des Parlaments nachhaltig. Dass im Parlament entsprechender Informationsbedarf besteht, belegen die zahlreichen parlamentarischen Nachfragen zu den Projektkosten.

Der Bundesrechnungshof hat daher dem BMVI und dem BMF empfohlen, mit dem Bundeshaushalt 2017 die Voraussetzungen für eine wirksame Budgetkontrolle des Parlamentes zu schaffen. Dazu sollten die mit dem Projekt Stuttgart 21 zusammenhängenden Haushaltsmittel möglichst an einer Stelle des Einzelplanes übersichtlich und vollständig veranschlagt und transparent erläutert werden (Einzelveranschlagung, vorzugsweise in einer Titelgruppe).

Dies ist auch rechtlich geboten, da Haushaltsmittel für denselben Zweck zur Wahrung der Haushaltsklarheit nicht bei verschiedenen Titeln veranschlagt werden sollen (§17 Absatz 4 BHO).

Der Bundesrechnungshof empfahl dem BMVI ergänzend, dem Parlament zu den jährlichen Haushaltsberatungen über den Stand des Projektes Stuttgart 21 gesondert zu berichten. Damit stünde eine zusätzliche Entscheidungsgrundlage bei der Ausübung des Budgetrechts zur Verfügung, die in Anbetracht der Komplexität des Großprojektes angezeigt ist.

(3) Beide Bundesministerien haben eine Einzelveranschlagung für Stuttgart 21 und von Verkehrsprojekten generell abgelehnt. Sie verweisen auf die mit dem Bundeshaushalt 2016 neu eingeführte Anlage *„Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“*, mit der den Wünschen des Haushaltsausschusses entsprochen worden sei. Die derzeitige Veranschlagung in verschiedenen Sammeltiteln ermögliche Flexibilität im Haushaltsvollzug. Eine anteilmäßige Veranschlagung der Finanzierungsanteile für Stuttgart 21 aus dem Bundesprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und der LuFV beispielsweise in einer Titelgruppe zu Stuttgart 21 sei nicht unproblematisch. Es bestünde die Gefahr, Haushaltsmittel „doppelt“ zu veranschlagen. Bei den Regionalisierungsmitteln handele es sich zudem um Steuermindereinnahmen.

Das BMVI lehnt eine Einzelveranschlagung auch deshalb ab, weil sich abzeichne, dass die finanzielle Beteiligung des Bundes an der Gesamtfinanzierung ein Minderheitsanteil sein werde. So würde die in Aussicht stehende vollständige Kom-

pensation der Baukostenzuschüsse durch Fördermittel der EU (563,8 Mio. Euro) die Lasten des Bundes deutlich reduzieren. Damit entfalle die Grundlage, das Projekt wegen Kostenrisiken besonders haushalterisch und parlamentarisch zu behandeln. Bei den Regionalisierungsmitteln könne der Bund zudem keinen Einfluss auf die Verwendung des Landes für Stuttgart 21 nehmen. Entsprechende Finanzierungsanteile oder etwaiger Finanzbedarf Dritter sollten nicht im Bundeshaushalt abgebildet werden. Solche Informationen seien für die Aufgabe des Bundeshaushalts (Feststellung und Deckung des Finanzbedarfs des Bundes) nicht relevant.

Das BMVI hält den vom Bundesrechnungshof vorgeschlagenen jährlichen Projektbericht an das Parlament zur Unterstützung der parlamentarischen Haushaltsberatungen für möglich, sofern die Abgeordneten dies wünschten. Der richtige Adressat für eine solche Berichtsbitte sei indes die Bahn als Vorhabenträger.

(4) Der Bundesrechnungshof hält an seiner Empfehlung fest. Die bisherige Darstellung des Projektes Stuttgart 21 im Bundeshaushalt vermittelt weder dem Parlament noch der Öffentlichkeit eine Übersicht zu den wesentlichen finanzrelevanten Daten. Die parlamentarische Budgetkontrolle ist derzeit nur eingeschränkt möglich.

Angesichts des auch bei einer EU-Förderung weiterhin bedeutenden finanziellen Engagements des Bundes beim Großprojekt Stuttgart 21 und den seit Jahren deutlich steigenden Projektkosten ist unabhängig von der neuen Anlage *„Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“* eine Einzelveranschlagung der Haushaltsmittel für Stuttgart 21 für die parlamentarische Budgetkontrolle unverzichtbar. Ansonsten kann das Parlament nicht prüfen, ob die Exekutive ihre Zusage einhält, dass der Bundeshaushalt durch Kostensteigerungen nicht belastet wird. Der Budgetkontrolle sollte auch unterstellt werden, inwieweit es bei dem Projekt gelingt, tatsächlich die Baukostenzuschüsse des Bundes durch EU-Fördermittel zu kompensieren.

Aus Sicht des Bundesrechnungshofes gilt es beim Projekt Stuttgart 21 die von den Bundesministerien gewünschte Flexibilität der Verwaltung im Haushaltsvollzug gerade im Interesse einer wirksamen Budgetkontrolle mit Einhaltung der festgelegten Obergrenze zu unterbinden.

Deshalb sollten die Zuwendungen für die Finanzierung von Stuttgart 21 sowie die Vereinnahmung der hierfür zweckgebundenen EU-Fördermittel an einer geeigneten Stelle des Einzelplans 12 transparent und verbindlich veranschlagt werden (Titelgruppe). Die übrigen bisher betroffenen Haushaltstitel müssten bei den Haushaltsaufstellungsverfahren entsprechend abgesenkt werden, um die vom BMF befürchteten „Doppelveranschlagungen" zu vermeiden. Bei der Titelgruppe sollten auch erläuternde Hinweise zu den wesentlichen Projektgrundlagen gegeben werden (insbesondere zur Kostenentwicklung des Projekts, zur Projektdauer, zum Grad der haushaltsrechtlichen Absicherung künftiger Ausgaben, Finanzierungsbeiträgen Dritter, dem sonstigen mittelbaren finanziellen Engagement des Bundes). Den Bedenken des BMVI tritt der Bundesrechnungshof ausdrücklich entgegen, da solche Erläuterungen haushaltsrechtlich zulässig und üblich sind. Sie erhöhen die Transparenz und unterstützen die Budgetkontrolle des Parlaments.

Der Bundesrechnungshof bleibt ferner bei seiner Auffassung, dass es Aufgabe des BMVI ist, das Parlament zu den Haushaltsberatungen mit einem aktuellen Projektstatusbericht zu unterstützen. Schließlich ist das BMVI und nicht die Bahn dem Parlament gegenüber unmittelbar verfassungsrechtlich verantwortlich für den zweckentsprechenden und wirtschaftlichen Einsatz der Haushaltsmittel.

8 Fazit

Das BMVI sieht das Projekt Stuttgart 21 als „eigenwirtschaftliches" Projekt der Bahn. Die Verantwortung für das Projekt Stuttgart 21 sieht es in erster Linie bei der Bahn als Projektträger und Bauherr. Deshalb lehnt es bisher eine begleitende Überwachung des Großprojekts (Sicherung der Gesamtfinanzierung, Bauausführung) durch den Zuwendungsgeber Bund ab. Es lässt dabei außer Acht, dass die Bauten zu Stuttgart 21 mit Fertigstellung als Schienenwege des Bundes der verfassungsrechtlichen Gewährleistungs- und Finanzierungsverantwortung des Bundes unterliegen. Aus dieser Konstellation und durch die bisherige Verwaltungspraxis können bedeutende finanzielle Risiken für den Bundeshaushalt entstehen. Deshalb hält es der Bundesrechnungshof für dringend geboten, dass das BMVI als wichtiger Zuwendungsgeber künftig seine Überwachungs- und Steuerungsmöglichkeiten beim Projekt Stuttgart 21 konsequent ausschöpft. Auch der Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages hatte

das BMVI auf der Grundlage eines Berichts des Bundesrechnungshofes[19] mit Beschluss vom 01.10.2010 aufgefordert, sein Vertragsmanagement bei Finanzierungsvereinbarungen im Schienenwegebau durch Kontrollen zu verbessern.[20]

Angesichts der finanziellen und politischen Bedeutung des Projekts Stuttgart 21 empfiehlt es sich ferner, die bisher nur eingeschränkt mögliche Budgetkontrolle des Großprojektes im Wege einer Einzelveranschlagung (Titelgruppe) zu stärken. Damit würde zugleich im Bundeshaushalt erstmals eine ausreichende Transparenz über die finanziellen Aspekte des Projektes geschaffen.

Ahrendt Aprill Zentner

---

19 Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 BHO an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 16.09.2010 über die unzureichende Kontrolle der Einhaltung von Finanzierungsvereinbarungen im Schienenwegebau, Gz.: III 3 – 2003 – 0285.

20 Beschluss vom 01.10.2010, Protokoll Nr.17/9, S. 42.