

Antrag

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Kerstin Andreae, Dr.
Franziska Brantner, Agnieszka Brugger, Harald Ebner, Christian Kühn
(Tübingen), Sylvia Kotting-Uhl, Beate Müller-Gemmeke, Dr. Gerhard Schick,
Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Steffi Lemke, Nicole Maisch,
Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Kostenentwicklungen beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 kritisch prüfen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Stuttgart 21 wird immer teurer. Am 15. Juni 2016 informierte die Projektleitung den Aufsichtsrat über Mehrkosten in Höhe von 623 Millionen Euro und eine voraussichtlich um zwei Jahre verspätete Inbetriebnahme. Damit ist der finanzielle Puffer des erst im Jahr 2013 von 4,526 auf 6,526 Milliarden Euro erhöhten Finanzrahmens bereits aufgezehrt (<http://www.welt.de/wirtschaft/article155948156/Stuttgart-21-wird-noch-teurer-und-kommt-noch-spaeter.html>). Auch als Konsequenz aus der neuerlichen Kostenerhöhung, der sich abzeichnende Zeitverzögerung sowie der schlechten Informationspolitik, über die sich auch Mitglieder des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG empörten, kündigte Volker Kefer, für Stuttgart 21 zuständiges Vorstandsmitglied der DB, seinen Rückzug an. Die strukturellen Probleme des DB-Konzerns sowie die Finanzierungsprobleme bei Stuttgart 21 löst dies jedoch nicht.

Die Einhaltung des Kostenrahmens bleibt äußerst fraglich, da große, den Baufortschritt beeinflussende Unwägbarkeiten fortbestehen (z.B. im Bereich des Brandschutzes und Grundwassermanagements). Die Verkehrsberatung Viereggen-Rössler, die bereits im Jahr 2008 die im Jahr 2013 beschlossene Kostenerhöhung prognostizierte, schätzt die Kosten des Projekts auf knapp 10 Milliarden Euro. Auch der DB-Aufsichtsrat scheint den Kostenangaben der Projektleitung immer weniger zu trauen und beauftragte im Frühjahr 2016 externe Wirtschaftsprüfungsunternehmen mit neuen Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Projektes, den Haftungsrisiken und technischen Fragen. Die Gutachten sollen dem Aufsichtsrat im September vorgestellt werden (<http://www.stuttgarter->

zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-aufsichtsrat-laesst-kosten-und-haftung-pruefen.9021bd0d-73cd-4239-86c5-9a1abfc3f80d.html).

Aus Sicht der Bundesregierung handelt es sich bei Stuttgart 21 um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB. Der Bund und das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart sowie der Verband Region Stuttgart haben angekündigt, sich an weiteren Kostensteigerungen nicht zu beteiligen. Das Land Baden-Württemberg betont die Zuständigkeit des Bundes und der Deutschen Bahn AG für die Finanzierung der Bundesschienenwege (<http://www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.stuttgart-21-verkehrsminister-hermann-lehnt-ausstieg-ab.e6783665-9a03-4f79-8591-8eb02623cc41.html>).

Stuttgart 21 bringt die ohnehin in der Krise steckende Deutsche Bahn AG immer mehr in Bedrängnis. Nach Verlusten in Höhe von 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2015 und einer Gesamtverschuldung von knapp 20 Milliarden Euro erweist sich das Neubauprojekt wie von zahlreichen Experten befürchtet als ein erhebliches finanzielles Risiko für den Staatskonzern. Es stellt sich die Frage, ob dieses für das Unternehmen tragbar ist und von dessen Eigentümer verantwortet werden kann.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- dafür Sorge zu tragen, dass die Ergebnisse der im Frühjahr 2016 vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn beauftragten Gutachten über die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 und weitere mit dem Projekt verbundene Aspekte dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht werden
- dafür Sorge zu tragen, dass eine realistische Gegenüberstellung der Kosten für den Weiterbau des Projekts sowie für Projektmodifizierungen erstellt wird, die dem Bundestag zur Verfügung zu stellen ist
- dafür Sorge zu tragen, dass die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm schnellstmöglich fertig gestellt und für den Fernverkehr in Betrieb genommen wird
- aktuelle Prüfungen des Bundesrechnungshofs zu Stuttgart 21 umgehend dem Bundestag zuzuleiten und der Öffentlichkeit vorzulegen
- für eine transparente Verwendung der Mittel des Bundes aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zu sorgen und den Bundestag darüber zu informieren, inwieweit die Mittel des Bundes aus der LuFV II zur Finanzierung von Kosten und etwaigen Mehrkosten bei Stuttgart 21 verwendet wurden und künftig verwendet werden
- die Verantwortung des Bundes für die Bundesschienenwege und den bundeseigenen Bahnkonzern Deutsche Bahn AG wahrzunehmen und vor dem Hintergrund der entscheidenden Einflussnahme des Kanzleramtes zugunsten des Weiterbaus von Stuttgart 21 im Jahr 2013 dafür Sorge zu tragen, dass Stuttgart 21 bei der DB weder einen Schuldenanstieg noch die Unterlassung beziehungsweise Kürzung notwendiger Investitionen in das Schienennetz und in die Anschaffung neuer Züge zur Folge hat

Berlin, den 5. Juli 2016

Katrin Göring-Eckart, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Wirtschaftlichkeit:

Im Frühjahr 2016 beauftragte der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG externe Wirtschaftsprüfungsunternehmen mit neuen Gutachten zur Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21, Haftungsrisiken und technischen Fragen. Die Gutachten sollen dem Aufsichtsrat im September vorgestellt werden. Um hohe Transparenz bei den weiteren Entwicklungen um Stuttgart 21 sicherzustellen, sollten die Ergebnisse der Gutachten umgehend dem Deutschen Bundestag und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die neue Kostenschätzung für den Weiterbau des Projektes sollte mit den Kosten für Projektmodifizierungen (z.B. Kombibahnhof), durch die Kosten gespart und die benötigte Kapazität für den Schienenverkehr der Zukunft bereitgestellt wird, verglichen werden.

Neubaustrecke-Wendlingen-Ulm:

Der Bau der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm liegt nach Aussagen der DB im Zeitplan. Beim Projekt Stuttgart 21 wird hingegen mit Verzögerungen gerechnet, so dass von einer Fertigstellung der Neubaustrecke mindestens ein Jahr vor der Fertigstellung von Stuttgart 21 auszugehen ist. Daher ist es naheliegend, Vorbereitungen für eine Inbetriebnahme der Neubaustrecke gegebenenfalls auch ohne Stuttgart 21 zu treffen. Die Neubaustrecke könnte über die bestehende Neckartalstrecke (Wendlingen – Plochingen – Esslingen – Stuttgart) und die eingleisige Güterzugkurve bei Wendlingen in den Fernverkehr eingebunden werden.

Statt diese Alternative im Interesse der Fahrgäste in Betracht zu ziehen und vorzubereiten, beharren Bundesregierung und DB auf einer gleichzeitigen Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke und Stuttgart 21 (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die mündliche Frage des Abgeordneten Matthias Gastel bei der Fragestunde am 22. Juni 2016 sowie die Aussagen von Dr. Rüdiger Grube bei der Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages am 22. Juni). Verkehrspolitisch ist es aus Sicht der Antragsteller nicht zu verantworten, das Ziel einer gleichzeitigen Inbetriebnahme durch eine künstliche Verlangsamung der Bauarbeiten an der Neubaustrecke oder die nicht-Inbetriebnahme der früher fertiggestellten Neubaustrecke zu erreichen.

Bundesrechnungshof:

Der Bundesrechnungshof kündigte bereits im Frühjahr 2013 eine neue Analyse der Kostenentwicklung für das Projekt Stuttgart 21 an. Er teilte im Oktober 2013 mit, dass diese „frühestens Ende des Jahres 2013“ vorliegen werde und verwies darauf, dass der Zeitpunkt, an dem diese Kostenschätzung vorliegen werde, unter anderem im Zusammenhang mit der „Kooperationsbereitschaft des Bundesverkehrsministeriums“ und „schwierigen Diskussionen mit der Deutschen Bahn AG über die Reichweite der Prüfungsbefugnisse des Bundesrechnungshofs“ zu sehen sei (Brief des BRH vom 22.10.2013 an MdB Harald Ebner). Die Prüfungsmittelungen stehen seitdem immer noch aus.

Transparente Verwendung von LuFV II-Mitteln:

Wie aus dem Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht 2015 der DB Netze hervorgeht wird Stuttgart 21 auch über LuFV II-Mittel finanziert. Dies kritisiert der Bundesrechnungshof, weil LuFV II-Mittel eigentlich für den Erhalt und nicht den Neubau von Bahnanlagen vorgesehen sind und dadurch ohne Einwilligung des Bundes der vorgesehene Festbetrag des Bundes für Stuttgart 21 erheblich überschritten werden kann (vgl. Stellungnahme des Bundesrechnungshofes bei der Anhörung im Haushaltsausschuss des Bundestages am 4.12.2014). Zudem ist unklar, in welcher Höhe Mittel LuFV II-Mittel in das Projekt Stuttgart 21 fließen.

Verantwortung des Bundes für Stuttgart 21:

Die Deutsche Bahn AG befindet sich im Eigentum des Bundes. Durch die gerichtlich erstrittene Enthüllung der geschwärzten Vermerke des Kanzleramtes bezüglich der Sitzung des DB-Aufsichtsrates im März 2013 wurde

einmal mehr deutlich, dass das Kanzleramt in entscheidender Form Einfluss auf den Aufsichtsrat der DB zugunsten des Weiterbaus von Stuttgart 21 nahm (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.nach-beschluss-des-berliner-verwaltungsgerichts-kanzleramt-gibt-geschwaerzte-s-21-vermerke-frei.422b0d6a-3f5b-49c9-b277-20954956ddb8.html>). Vor diesem Hintergrund kann die Bundesregierung die Verantwortung für die Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht allein der Deutschen Bahn AG zuweisen. Die Bundesregierung muss ihre Verantwortung für Stuttgart 21 wahrnehmen und dafür Sorge tragen, dass das Projekt bei der DB weder einen Schuldenanstieg noch die Unterlassung bzw. Kürzung notwendiger Investitionen in das Schienennetz und in die Anschaffung neuer Züge, die für die Zuverlässigkeit der Angebote und die Umsetzung der von der DB angekündigten Fernverkehrsoffensive erforderlich sind, zur Folge hat.