

Änderungsantrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Roland Claus, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/700, 18/702, 18/1012, 18/1023, 18/1024, 18/1025 –**

Entwurf eines Gesetzes

**über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014
(Haushaltsgesetz 2014)**

hier: Einzelplan 12

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die lfd. Nr. 36 NBS ABS Stuttgart–Ulm–Augsburg, NBS Wendlingen–Ulm und die lfd. Nr. 39 Stuttgart 21 werden mit folgendem Haushaltsvermerk versehen:

Die Ausgaben sind gesperrt. Die Aufhebung bedarf der Zustimmung des Haushaltsausschusses.

Berlin, den 23. Juni 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Das Projekt Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen–Ulm sind in der Bevölkerung äußerst umstritten. Ein genehmigungsfähiger Planungsstand für die Projekte in ihrem Gesamtumfang ist nicht erreicht. So gibt es weiterhin keine genehmigte Brandschutzkonzeption. Es ist nach dem Gutachten der Schweizer Gruner AG über den Brandschutz sogar sehr fraglich, ob dieser überhaupt erreicht werden kann, da breitere Fluchtwege

eine Verbreiterung des gesamten Bahnhofs und damit eine komplett neue Konzeption des Trogs erzwingen könnten, die die Belastbarkeit des Untergrundes überschreiten.

Dieses Gutachten im Auftrag der Deutschen Bahn AG zeigt, wie fundiert die Kritik wegen gravierender Sicherheitsmängel war, die schon seit längerem immer wieder von Ingenieuren und Bahnexperten vorgetragen wurde. Es ist daher davon auszugehen, dass sich noch viele weitere gravierende Mängel bei der Planung herausstellen werden. Der Kostenrahmen bei dem Projekt wurde Ende 2012 und im Frühjahr 2013 definitiv gesprengt; aktuell sind Gesamtkosten in Höhe von 6,8 Mrd. Euro offiziell eingestanden (als Kostendeckel waren bei der Volksabstimmung 2011 4,8 Mrd. Euro genannt worden). Der Bundesrechnungshof befindet sich seit März 2014 im Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium hinsichtlich eigener Kostenüberprüfungen; auch hier ist mit weiter erhöhten Baukosten zu rechnen. Der erforderliche Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Projekte wurde dem Bundestag bis heute nicht erbracht.

Aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/1606, Fragen 7 und 8) geht hervor, dass mit den eigentlich entscheidenden Tunnelbauarbeiten noch nicht ernsthaft begonnen wurde.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich umgehend mit der DB AG und den weiteren Projektbeteiligten über einen sofortigen Baustopp von Stuttgart 21 zu verständigen und die Deutsche Bahn AG zu einer Neuplanung aufzufordern. Die dadurch frei werdenden Mittel können dann u. a. für andere Bahnprojekte in Baden-Württemberg, wie insbesondere den deutlich im Zeitverzug befindlichen Ausbau der Rheintalbahn und die Elektrifizierung der Südbahn (Ulm–Friedrichshafen–Lindau) verwendet werden. Die Haushaltssperre wird erst dann aufgehoben, wenn sich die Deutsche Bahn AG auf eine Neuplanung verpflichtet hat.