

## **Antrag**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Birgitt Bender, Alexander Bonde, Ingrid Hönlinger, Memet Kilic, Sylvia Kotting-Uhl, Fritz Kuhn, Agnes Malczak, Beate Müller-Gemmeke, Dr. Gerhard Schick, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Moratorium für Stuttgart 21 – Wirtschaftlichkeit des Großprojektes vor Baubeginn sicherstellen**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Das Projekt Stuttgart 21 ist eines der größten und teuersten Eisenbahninfrastrukturvorhaben, die je in Deutschland gebaut wurden. Das Gesamtprojekt Stuttgart 21 umfasst die vollständige Neuordnung und Modernisierung des Bahnknotens Stuttgart, die Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs von einem traditionellen Kopfbahnhof in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof sowie die unterirdische Zuführung zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Im Rahmen des Bahnhofsumbaus sollen die Gleisführungen vom und zum neuen unterirdischen Hauptbahnhof Stuttgart in Tunnel von 33 Kilometer Länge verlegt werden. Die dadurch frei werdenden oberirdischen Gleisflächen mit einer Fläche von ca. 100 Hektar sollen geräumt und der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt werden.

Die Gesamtkosten zur Durchführung des Projektes betragen laut Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund, dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG 3,076 Mrd. Euro. Mehrkosten, die darüber hinaus während der Durchführung des Projektes entstehen, sind durch einen Risikofonds in Höhe von 1,450 Mrd. Euro abgesichert. Mit dem Risikofonds soll den Erfahrungen (Baugrund- und Tunnelbaurisiken) aus anderen Bahnprojekten ebenso Rechnung getragen werden, wie allgemeinen Baupreissteigerungen während der Bauphase.

Eine grundlegende Voraussetzung für die vorzeitige Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung und die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel durch den Bund ist die Verbindung der beiden Teil-Projekte (Tiefbahnhof Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm) in einem Junktin: Nur wenn die Neubaustrecke zeitgleich mit dem Tiefbahnhof in Betrieb geht, kann eine verkehrlich sinnvolle Anbindung des unterirdischen Bahnhofs sichergestellt werden. Der Bund hat daher einer Beteiligung des Landes Baden-Württemberg am Bau der Neubaustrecke an deren Finanzierung zugestimmt, damit die Realisierung schon ab 2010 beginnen kann, obwohl eine Bundesfinanzierung der Neu-

baustrecke erst ab 2016 vorgesehen ist. Das Kostensteigerungsrisiko für dieses Projekt läge allerdings allein beim Bund.

Im April 2009 unterzeichneten der Bund, die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie das Land Baden-Württemberg und seine regionalen Vertragspartner eine Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21. Um die Wirtschaftlichkeit des Projektes Stuttgart 21 sicherzustellen, vereinbarten die Vertragspartner darin, Verhandlungen aufzunehmen für den Fall, dass nach Abschluss der Entwurfsplanung, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2009, eine Erhöhung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, welche zusätzlich die vereinbarte Risikosumme übersteigt. „Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.“ (Finanzierungsvereinbarung S. 6).

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes Stuttgart 21 kann nach derzeitigem Planungsstand nicht sichergestellt werden. Die Bedingungen für das in Kraft treten der Finanzierungsvereinbarung werden nicht erfüllt:

Der in der Finanzierungsvereinbarung vereinbarte Gesamtbetrag für die Finanzierung des Projektes Stuttgart 21 von 3,076 Mrd. Euro wird voraussichtlich schon in der Planungsphase überschritten.

Die Entwurfsplanung kann nicht wie vorgesehen bis zum Jahresende 2009 abgeschlossen werden. Bei der Analyse der DB AG, die mögliche Kosten und Kostenänderungen der Entwurfsplanung gegenüber der Vorplanung detailliert ausweisen muss, werden zwei Planfeststellungsbeschlüsse nicht berücksichtigt, da sie noch nicht vorliegen und auch die laufenden Planänderungsverfahren können nicht mehr berücksichtigt werden.

Die Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird gegenwärtig im Rahmen der Überprüfung, der noch nicht begonnenen Vorhaben des Bedarfplans für Bundesschienenwege, durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung neu ermittelt. Die Ergebnisse werden jedoch erst im Frühjahr 2010 erwartet. Mögliche Kostensteigerungen bleiben bisher unberücksichtigt.

Solange die Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nicht gewährleistet werden kann, ist wegen der gegenseitigen Bedingtheit zwischen beiden Projekte auch die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes nicht sichergestellt.

Die Absicherung unvorhersehbarer Kostensteigerungen während der Bauphase des Projektes durch den Risikofonds ist nicht mehr gewährleistet.

Der Bundesrechnungshof (Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages 2008), namhafte Verkehrswissenschaftler und externe Gutachter wie das Münchner Ingenieurbüro Vieregge und Rößler (Gutachten Juli 2008) weisen schon lange auf den geringen Realitätsgehalt der bisherigen Kostenschätzungen hin. Nun müssen auch die DB AG und das Land Baden-Württemberg eingestehen, dass man sich mit großen Schritten diesen Zahlen nähert.

Denn sowohl der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, als auch der designierte Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Stefan Mappus (CDU), erwägen laut Medieninformationen den Risikofonds bereits in der Planungsphase auszuschöpfen. So räumte Dr. Rüdiger Grube in einem Interview ein, dass sich der ursprünglich avisierte Kostenrahmen für das Projekt „Stuttgart 21“ nicht halten lasse. In der „Stuttgarter Zeitung“ vom 9. November 2009 wird Dr. Rüdiger Grube wie folgt zitiert: „Wir werden in der Tat nicht mit 3,076 Milliarden Euro auskommen!“ Und weiter: „Bis 4,5 Milliarden ist das Projekt abgesichert. Würde es teurer, müssten die Partner neu verhandeln.“ Ähnlich äußerte sich Stefan Mappus in einem SWR-Interview am 13. November 2009,

indem er feststellte, dass es „sicherlich schwer vermittelbar“ sei, wenn das Projekt mehr als 4,5 Mrd. Euro kosten würde.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- dem Deutschen Bundestag das Wirtschaftlichkeitsgutachten zum Projekt Stuttgart 21 als Entscheidungsgrundlage zugänglich zu machen und aktualisierte Nutzen-Kosten-Analysen vorzulegen;
- ein Moratorium für das Projekt Stuttgart 21 zu erklären, bis die Wirtschaftlichkeit des gesamten Projektes einschließlich der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm eindeutig geklärt ist. Das heißt, solange Nutzen-Kosten-Verhältnis, Kostenrisiken und Bauzeiten nicht geklärt sind, sollen keine Bauaufträge vergeben werden;
- mit den Vertragspartnern der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 umgehend Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, dass die in § 2 Absatz 2 Satz 3 vereinbarte Frist „spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2009“ aufgehoben wird, so dass eine zuverlässige Beurteilung der Kostenrisiken nach Vorliegen aussagekräftiger Entwurfsplanungen möglich wird;
- sicherzustellen, dass der Risikofonds in der Planungsphase unberührt bleibt;
- dafür Sorge zu tragen, dass die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm entweder voll güterverkehrstauglich ist oder ausschließlich für den Personenverkehr geplant wird, so dass sie deutlich günstiger gebaut werden kann;
- aufgrund des prognostizierten steigenden Schienengüterverkehrsaufkommens auch die Altstrecke im Filstal (mit Geislinger Steige) zu ertüchtigen.

Berlin, den 2. Dezember 2009

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

