

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, Renate Künast,  
Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn,  
Markus Tressel, Daniela Wagner, Birgitt Bender und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Finanzierung von Stuttgart 21**

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat am 5. März 2013 der Erhöhung des Finanzierungsrahmens von Stuttgart 21 auf 6,5 Mrd. Euro und somit dem Weiterbau von Stuttgart 21 trotz erheblicher Mehrkosten und einer sich daraus ergebenden Unwirtschaftlichkeit des Projekts zugestimmt. Darin nicht enthalten sind weitere 300 Mio. Euro für Kosten aus der Schlichtung und dem Filder-Dialog, so dass der Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 insgesamt bei 6,8 Mrd. Euro liegt. Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart hatten vor der Aufsichtsratsentscheidung mehrfach geäußert, sich an etwaigen Mehrkosten nicht zu beteiligen.

Bei den bisherigen Finanzierungsanteilen in Höhe von 930 Mio. Euro durch das Land und 292 Mio. Euro durch die Stadt handelt es sich um freiwillige Leistungen. Der einstimmige Beschluss des Landtages von Baden-Württemberg zum Kostendeckel von 4,5 Mrd. Euro und das Ergebnis der Volksabstimmung verpflichten das Land, sich nicht an dem vom Aufsichtsrat beschlossenen erhöhten Kostenrahmen zu beteiligen. Die Finanzierungsfrage bleibt damit offen, denn nach eigenem Bekunden möchte die DB AG die Mittel erst über das Ziehen der Sprechklausel und die von Dr. Rüdiger Grube angedeutete Klage durch die DB AG eintreiben. Dies wird nach Beschlusslage von Land und Stadt Stuttgart und nach ersten Bestätigungen unabhängiger Juristen nicht zu einer Verpflichtung der Projektpartner, sich an den Mehrkosten zu beteiligen, führen (Stuttgarter Zeitung vom 19. Februar 2013 „Der finale Poker um Stuttgart 21 hat begonnen“). Darüber hinaus ist der Bau von Schienenverkehrswegen und Bahnknoten nach dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland Aufgabe des Bundes.

In der „BILD“ vom 7. März 2013 warnte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, nun vor einer Erhöhung der Fahrpreise, sollte sich das Land Baden-Württemberg nicht an den Mehrkosten beteiligen.

Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist bekannt, dass Stuttgart 21 ein sogenanntes eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG ist und kein Projekt des Bedarfsplans für Bundesschienenwege. Es werden jedoch erhebliche Bundeshaushaltsmittel und umfangreiche Mittel der bundeseigenen DB AG (mindestens 2,57 Mrd. Euro – sehr wahrscheinlich aber 3,77 Mrd. Euro) für das Projekt eingesetzt. Zudem sind auch die kilometerlangen Zulaufstrecken – also Bundesschienenwege – zum Tiefbahnhof betroffen. Nach der klaren Positionierung von

der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, vom Bundesminister der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, und vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, die sich gemeinsam für die Fortführung des Projekts Stuttgart 21 ausgesprochen haben, handelt es sich um ein politisches Projekt mit bundesweiten Folgen für alle Bahnkunden, zumal dann, wenn die Fahrpreise, wie von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer unterstellt, deshalb steigen werden. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weist daher auf das grundlegende parlamentarische Informationsrecht der Abgeordneten und Fraktionen des Deutschen Bundestages, insbesondere bei der Kontrolle des Bundesvermögens (Deutsche Bahn AG) sowie auf die diesbezügliche Klage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22. März 2011 beim Bundesverfassungsgericht hin.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann hat die Bundesregierung die Aufsichtsräte des Bundes ermächtigt, der Erhöhung des Finanzrahmens zuzustimmen?
2. Welche Abstimmungstermine gab es in der Bundesregierung für das Verhalten der Aufsichtsratsmitglieder des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG bezüglich der Erhöhung des Finanzrahmens?
3. Gab es vor dem Beschluss über die Erhöhung des Finanzrahmens ein Gespräch oder eine Abstimmung zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern und dem Bundeskanzleramt und/oder dem Bundesverkehrsminister?  
Falls ja, wann und wer war daran beteiligt?  
Falls nein, warum nicht?
4. Warum hat die Bundesregierung sich für die Erhöhung des Finanzierungsrahmens von Stuttgart 21 um 2 Mrd. Euro ausgesprochen, wenn damit nach Aussage von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer gegenüber der „BILD Zeitung“ vom 7. März 2013 das Risiko von Fahrpreiserhöhungen verbunden ist?
5. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Pläne der DB AG, die Fahrpreise als Folge der beschlossenen Mehrkosten von Stuttgart 21 zu erhöhen?
6. Inwieweit hat der Vorstand der DB AG in der Aufsichtsratssitzung vom 5. März 2013 steigende Fahrpreise als Folge von Stuttgart 21 thematisiert?
7. Hatten die Bundesvertreter im Aufsichtsrat Kenntnis über Fahrpreiserhöhungen als Gegenfinanzierungsmaßnahme, als sie die Erhöhung des Finanzierungsrahmens um 2 Mrd. Euro beschlossen haben?
8. Inwieweit hat die Bundesregierung Anlass, an der Aussage von Bahnchef Rüdiger Grube zu zweifeln, dass die Mehrkosten von Stuttgart 21 ausschließlich durch einen geringeren Abbau der Verschuldung der DB AG in den Jahren 2017 bis 2019 finanziert werden, so Rüdiger Grube im Interview mit der „BILD am Sonntag“ am 23. Dezember 2012?
9. Kann die Bundesregierung die Rechnung von Prof. Dr. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin bestätigen, wonach die Bahn die Preise um 3 Prozent erhöhen muss, um die Mehrkosten von Stuttgart 21 zu finanzieren (Quelle: DIE WELT, 8. März 2013)?
10. Inwieweit liegen der Bundesregierung Hinweise dafür vor, dass der höhere Eigenmitteleinsatz der DB AG für Stuttgart 21 zur zeitlichen Verschiebung des Baus des Offenburger Tunnels, des Rastatter Tunnels oder anderer Projekte der DB AG führen könnte?

11. Ist die Position der Bundesregierung auch nach der Aufsichtsratsentscheidung vom 5. März 2013 unverändert, dass der Bund sich über einen Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio. Euro (einschließlich TEN-Mittel), der für die Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne den Bau von Stuttgart 21 erforderlich wäre, nicht an Mehrkosten von Stuttgart 21 beteiligen wird?
12. Inwieweit gibt es in der Bundesregierung Überlegungen, den Festbetrag des Bundes zu erhöhen, um die von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer angekündigten Fahrpreiserhöhungen abzuwenden, sollten die Klagen gegen das Land auf Beteiligung an den Mehrkosten erfolglos bleiben?
13. Inwieweit kann die DB AG ihre Dividendenausschüttung an den Bund reduzieren, um die Mehrkosten von Stuttgart 21 zu finanzieren, wenn sich die Projektpartner wie angekündigt nicht an der Finanzierung der Mehrkosten beteiligen?
14. Trifft die in der Zeitung „DIE WELT“ vom 8. März 2013 getroffene Aussage zu, dass bei der Schieneninfrastruktur in den nächsten 15 Jahren ein Sanierungsbedarf besteht, von dem pro Jahr insgesamt 2 Mrd. Euro von der derzeitigen Finanzierungsplanung nicht gedeckt sind?
15. Sollte das Bundesland Bayern aus Sicht von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer einen freiwilligen Eigenanteil in Höhe von 930 Mio. Euro für die Finanzierung der 2. Stammstrecke der S-Bahn in München übernehmen, um anschließende Preiserhöhungen durch die DB AG auszuschließen?
16. Inwiefern hat die Bundesregierung die Plausibilität der Aussage des Vorstands der DB AG geprüft, dass ein Umstieg auf eine andere Bahnhofslösung für Stuttgart mindestens zehn Jahre dauern würde?
17. Hat der Bund darauf gedrängt, eine Entscheidung über die Erhöhung des Finanzierungsrahmens für Stuttgart 21 jetzt zu treffen, obwohl der Bundesrechnungshof derzeit an einem Sondergutachten zu Stuttgart 21 arbeitet, dessen Ergebnis dem Bund eine unabhängige Bewertung der Kostenentwicklung des Projekts liefern wird, und wenn ja, warum?
18. Teilt die Bundesregierung die Ansicht von Rüdiger Grube, dass man das Projekt Stuttgart 21 in Kenntnis des jetzt notwendigen Finanzierungsrahmens von 6,5 Mrd. Euro nicht begonnen hätte?
19. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die DB AG nach dem Finanzierungsvertrag eine unbedingte Verpflichtung zur Durchführung des Projekts Stuttgart 21 hat, diese Pflicht also nicht von der Leistung weiterer Finanzierungsbeiträge der anderen Projektpartner abhängig ist?
20. Teilt die Bundesregierung die Meinung der DB AG, dass etwaige Mehrkosten aus Schlichtung und Filder-Dialog allein von den Projektpartnern zu tragen sind?  
Wenn ja, aus welchen Gründen?
21. Ist der Bundesregierung bekannt, dass in den sogenannten Schlichtungskosten auch Infrastrukturmaßnahmen (zweigleisige westliche Anbindung der Station Neubaustrecke auf den Fildern sowie die zusätzliche Ausrüstung aller Strecken bis Wendlingen mit konventioneller Signalisierung) enthalten sind, die nach Auffassung der Landesregierung zur Herstellung des vertraglich vorgesehenen verkehrlichen Gebrauchs unerlässlich sind und deshalb bereits im Jahr 2010 von der DB AG zur Aufnahme in das Projekt vorgeschlagen wurden?

Berlin, den 19. März 2013

**Renate Künast, Jürgen Trittin und die Fraktion**

