

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/9039 –**

### **Kostenentwicklungen beim Bahnprojek Stuttgart 21 kritisch prüfen**

#### **A. Problem**

Die Antragsteller weisen darauf hin, dass sich die Fertigstellung des Bahnhofs Stuttgart 21 nach Auskunft der Projektleitung um weitere zwei Jahre verzögern werde. Zudem würden die Kosten um weitere 623 Millionen Euro steigen. Damit sei der finanzielle Puffer des erst im Jahr 2013 erhöhten Finanzrahmens aufgezehrt. Der Bund und das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart sowie der Verband Region Stuttgart hätten angekündigt, sich an weiteren Kostensteigerungen nicht zu beteiligen. Damit bringe das Projekt Stuttgart 21 die ohnehin in der Krise steckende Deutsche Bahn (DB) AG immer mehr in Bedrängnis.

Nach Ansicht der Antragsteller soll die Bundesregierung aufgefordert werden, dass die Ergebnisse der im Frühjahr 2016 vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG in Auftrag gegebenen Gutachten über die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 sowie die aktuellen Prüfungen des Bundesrechnungshofs zu diesem Bauprojekt dem Deutschen Bundestag umgehend zugeleitet und veröffentlicht werden. Es sei Aufgabe der Bundesregierung dafür zu sorgen, dass der Weiterbau von Stuttgart 21 weder zu einem weiteren Schuldenanstieg bei der DB AG noch zur Kürzung notwendiger Investitionen in das Schienennetz und in die Anschaffung führe.

#### **B. Lösung**

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### **C. Alternativen**

Annahme des Antrags.

#### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 18/9039 abzulehnen.

Berlin, den 28. September 2016

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Martin Burkert**  
Vorsitzender

**Annette Sawade**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Annette Sawade

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/9039** in seiner 183. Sitzung am 7. Juli 2016 in erster Lesung beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie zur Mitberatung an den Haushaltsausschuss überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller weisen darauf hin, dass sich die Fertigstellung des Bahnhofs Stuttgart 21 nach Auskunft der Projektleitung um weitere zwei Jahre verzögern werde. Zudem würden die Kosten um weitere 623 Millionen Euro steigen. Damit sei der finanzielle Puffer des erst im Jahr 2013 erhöhten Finanzrahmens aufgezehrt. Der Bund und das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart sowie der Verband Region Stuttgart hätten angekündigt, sich an weiteren Kostensteigerungen nicht zu beteiligen. Damit bringe das Projekt Stuttgart 21 die ohnehin in der Krise steckende Deutsche Bahn (DB) AG immer mehr in Bedrängnis.

Nach Ansicht der Antragsteller soll die Bundesregierung aufgefordert werden, dass die Ergebnisse der im Frühjahr 2016 vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG in Auftrag gegebenen Gutachten über die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 sowie die aktuellen Prüfungen des Bundesrechnungshofs zu diesem Bauprojekt dem Deutschen Bundestag umgehend zugeleitet und veröffentlicht werden. Es sei Aufgabe der Bundesregierung dafür zu sorgen, dass der Weiterbau von Stuttgart 21 weder zu einem weiteren Schuldenanstieg bei der DB AG noch zur Kürzung notwendiger Investitionen in das Schienennetz und in die Anschaffung führe.

### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat in seiner 82. Sitzung am 28. September 2016 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen zu empfehlen, den Antrag auf Drucksache 18/9039 abzulehnen.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 die Beratungen über den Antrag auf Drucksache 18/9039 aufgenommen und abgeschlossen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag auf Drucksache 18/9039 abzulehnen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, dass es sachwidrig wäre, über einen Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 auch nur nachzudenken. Jedem, der der Grundsteinlegung beigewohnt habe, müsse klar geworden sein, dass eine Fertigstellung des Projekts von großem Nutzen für die Region Stuttgart wie auch für den Schienenverkehr in Deutschland insgesamt sei. Die meisten Schreckensvisionen über die Kostenentwicklung, die in den vergangenen Jahren aufgetaucht seien, hätten sich am Ende als gegenstandslos erwiesen. Man habe zwar großen Respekt vor der Institution Bundesrechnungshof, müsse aber letztlich darauf beharren, dass die Diskussion mit belegbaren Fakten geführt werde. So halte einer der drei Geschäftsführer der Bahn-Projektgesellschaft dem Bundesrechnungshof vor, lediglich eine Ferndiagnose erstellt und sich teilweise auf veraltete Unterlagen bezogen zu haben. Nach Aussage des Geschäftsführers seien von der Kostenschätzung, die aktuell von der Bahn durchgeführt werde, keine Überraschungen zu erwarten. Vielmehr sei davon auszugehen, dass der geltende Zeitplan ebenso wie der bewilligte Finanzierungsrahmen eingehalten würden.

Die **Fraktion der SPD** wies darauf hin, dass ein Vergleich der Kosten für einen Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 mit den Kosten für den Fall einer Projektmodifizierung schwierig sei, weil man die Kosten für etwaige Alternativlösungen nicht genau beziffern könne. Ferner würde es unlösbare verkehrstechnische Probleme aufwerfen, wenn die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vor der Fertigstellung des Bahnhofs in Betrieb genommen würde. Im Übrigen habe der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Grube, bei verschiedenen Gelegenheiten zugesagt, dass beide Projekte zeitgleich fertiggestellt würden. Ferner sei es die freie Entscheidung des Bundesrechnungshofes, wem und zu welchem Zeitpunkt er seine Gutachten vorlege. In welchem Maße die Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV) für das Projekt Stuttgart 21 verwendet würden, unterliege der freien unternehmerischen Entscheidung der DB AG. Die Fraktion der SPD verfolge das Ziel, dass das Projekt Stuttgart 21 nicht zu Kürzungen bei anderen Investitionen in den Schienenverkehr führe. Ferner weise die Fraktion der SPD darauf hin, dass der Teil B des Gutachtens des Bundesrechnungshofs vom Ausschuss nicht eingesehen werden könne. Der Gesetzgeber habe sich selbst die Regelung auferlegt, dass die Einsichtnahme den Mitgliedern des Beteiligungsausschusses vorbehalten sei.

Die **Fraktion DIE LINKE** stellte fest, dass auch nach neuesten Informationen noch nicht abzusehen sei, wie hoch die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 am Ende sein würden. Das Projekt absorbiere hohe Geldsummen aus unterschiedlichen öffentlichen Quellen, ohne dass dies in einem angemessenen Verhältnis zu dem zu erwartenden verkehrspolitischen Nutzen stehe. Der geplante Rückbau des Verkehrsknotens Stuttgart werde am Ende sogar zu einem Engpass im Bahnverkehr führen, wenn nicht ein Teil des Kopfbahnhofs erhalten bleibe. Nicht zuletzt durch die Berichte des Bundesrechnungshofs sei offenbar geworden, dass deutlich mehr Bundesmittel verbaut würden, als man öffentlich zugebe. Dies stehe im Widerspruch zu den Prinzipien der Kostenwahrheit und Kostenklarheit. Vor diesem Hintergrund müsse man, über den vorliegenden Antrag hinausgehend, auch über ein Ausstiegsszenario nachdenken. Ernst zu nehmende Gutachter hätten bewiesen, dass dies nach wie vor möglich und auch finanziell vertretbar sei.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, dass das Projekt Stuttgart 21 nicht, wie geplant, im Jahr 2021, sondern frühestens im Jahr 2023 fertiggestellt sein werde. Außerdem erhebe man die Forderung nach einem Vergleich der Kosten für den Weiterbau mit den Kosten für etwaige Projektmodifizierungen. Denn nach den Ausführungen des BRH sei zu befürchten, dass die geschaffenen Kapazitäten letztlich nicht ausreichen und daher nachträglich teure Erweiterungsbauten errichtet werden müssten. Nach den Schätzungen des Bundesrechnungshofes sei mit einem Anstieg der Kosten für Stuttgart 21 um drei Milliarden Euro auf insgesamt 9,5 Milliarden zu rechnen. Damit entwickle sich das Bahnhofprojekt finanziell zu einem Fass ohne Boden mit hohen Risiken für alle Projektpartner. Ferner trete man dafür ein, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm so bald wie möglich fertigzustellen und unabhängig vom Eröffnungstermin des Tiefbahnhofs in Betrieb zu nehmen. Die durch die Neubaustrecke bedingte Fahrzeitverkürzung müsse den Passagieren unmittelbar zugutekommen. In diesem Zusammenhang wolle man von der Bundesregierung erfahren, 1. welche Konsequenzen sie aus den Berichten des Bundesrechnungshofes ziehe, 2. ob sie prüfe, inwiefern die Gesamtfinanzierung von Stuttgart 21 gesichert sei und 3. ob sie die Forderung des BRH unterstütze, wonach für S 21 ein Sammeltitel im Haushalt geschaffen werden solle, um die notwendige Transparenz herzustellen.

Die **Bundesregierung** wies erstens darauf hin, dass sie keine Konsequenzen aus dem BRH-Gutachten ziehen werde. Zweitens beabsichtige sie nicht, die Gesamtfinanzierung zu prüfen. Dies sei Aufgabe des Aufsichtsrates, da es sich hier um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB handle. Drittens komme ein Sammeltitel für S 21 schon aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht in Betracht. Dieser widerspräche auch dem Geist der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Berlin, den 28. September 2016

**Annette Sawade**  
Berichterstatlerin