

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Alexander Bonde, Anna Lührmann, Omid Nouripour, Winfried Hermann, Kerstin Andreae und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zur dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für
das Haushaltsjahr 2009 (Haushaltsgesetz 2009)
Einzelplan 12**

– Drucksache 16/9900 –

Der Bundestag wolle beschließen:

Im Bundeshaushalt werden keine finanziellen Mittel für das regionale Projekt „Stuttgart 21“ zur Verfügung gestellt. Verpflichtungsermächtigungen zu Gunsten dieses Projekts werden nicht ausgesprochen. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wird nicht priorisiert.

Berlin, den 24. November 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Begründung

Die Deutsche Bahn AG, die Landesregierung Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart entwickeln seit dem Jahre 1994 das Projekt Stuttgart 21. Kernstück ist die Umwandlung des bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhofs in einen achtgleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Der neue Hauptbahnhof soll durch ein Tunnelsystem von 33 km an die Zulaufstrecken angebunden werden. Laut Bundesregierung betragen die Kosten für das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 3.076 Mio. Euro, der Bundesrechnungshof veranschlagt 5.300 Mio. Euro.

Beim Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“ handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung nicht um ein Projekt des Bundes, sondern um ein Projekt der DB AG. Der Bund beteiligt sich allerdings an der Finanzierung. Dem widersprechend vertritt der Bundesrechnungshof die Ansicht, dass es sich um ein Projekt des Bundes handelt, da sich die Finanzierungsanteile des Bundes auf 2553 Mio. Euro summieren. Der Bund trage „damit die Hauptlast der Finanzierung“. „Der Bund finanziert nach jetzigem Stand 500 Mio. Euro nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG)“. (...) „Weitere 200 Mio. Euro stellt er nach dem BSchWAG für den Schienenpersonennahverkehr (§ 8 Abs. 2 BSchWAG) bereit“. Zudem sollen 300 Mio. Euro aus Mitteln der für 2009 geplanten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG bereitgestellt werden, sowie eine Bundesanteil von 153 Mio. Euro aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Hinzu kommen ferner die Erlöse aus den Verkäufen von 140 ha Grundstücken in Stadtlage, die der Bund der DB AG im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung 1995 geschenkt hat. „Die bisherigen und noch zu erwartenden Erlöse aus den Grundstücksverkäufen und deren Verzinsung belaufen sich nach Berechnungen des Bundesrech-

nungshofes auf 1.400 Mio. Euro.“ (Bericht des Bundesrechnungshofes gemäß § 88 Abs. 2 BHO über die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, S. 7ff).

Bisher konnte jedoch die Wirtschaftlichkeit des Projekts nicht nachgewiesen werden. Die Bundesregierung verweigert eine öffentliche Darstellung der Wirtschaftlichkeitsberechnung. Eine angeblich bestehende Wirtschaftlichkeitsrechnung, aus dem September 2004, die den betriebswirtschaftlichen Nutzen der DB AG nachweist, wurde dem Deutschen Bundestag bisher vorenthalten. Eine Einsichtnahme für Abgeordnete des Bundestages wurde nur unter den Bedingungen des Geheimschutzes angeboten.

Ein volkswirtschaftlicher Nutzen, der nach §7 Bundeshaushaltsordnung nachgewiesen werden müsste, wurde bisher nicht festgestellt. Es liegt keine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnung vor, die den Einsatz der veranschlagten Bundesmittel rechtfertigt.

Hinzu kommt, dass die Bundesregierung bei Großbauprojekten von deutlichen Preissteigerungen ausgeht. Dem Parlament wurde hierüber Bericht erstattet. Hierin heißt es: „Besonders anfällig für außergewöhnliche Preissteigerungen scheinen sehr komplexe Bauvorhaben mit Gesamtkosten jenseits von 100 Mio. Euro zu sein, insbesondere wenn die Durchführungsverantwortung schnittstellenfrei in einer Hand, z.B. durch GU-Ausschreibung liegen soll; hier werden aktuell Kostensteigerungen von bis zu 100% beobachtet.“ Im Bereich Eisenbahnbau bspw. wird darauf hingewiesen, dass gerade bei (Groß)Projekten mit speziellen Anforderungen (bspw. Tunnelbauwerke) mit großen Preissteigerungen von bis zu 60% auszugehen ist (Drucksache 16(8)4474).

Im Ergebnis muss dies zu deutlich höheren Kosten und zu einer sinkenden Wirtschaftlichkeit des Projektes führen. Diese Entwicklung ist bisher nicht ausreichend berücksichtigt worden – Kostensteigerungen in der von der Bundesregierung geschätzten Höhe werden von der Bundesregierung nicht als substantiell begründbar angesehen.

Darüber hinaus werden die Finanzierungsquellen und –beträge für Baukosten und Preissteigerungen bisher im Bundeshaushalt nicht transparent dargestellt, was ein Verstoß gegen die Haushaltsklarheit und -wahrheit darstellt. Mögliche Risiken wurden nicht ausreichend benannt, so dass das Parlament nicht auf Grundlage exakter Daten entscheiden kann.

Auch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm birgt hohe Kostenrisiken, da sie durch labile Gesteinsformationen geführt wird und umfangreiche Tunnelstrecken umfasst. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm plant die Bundesregierung Kosten in Höhe von 2.000 Mio. Euro ein, der Bundesrechnungshof geht von mindestens 3.200 Mio. Euro aus. Der Bau der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm muss zudem solange zurückgestellt werden, bis der vordringliche und bisher nicht finanziell abgesicherte Ausbau des 3. und 4. Gleises der verkehrlich wichtigeren Rheintalbahn (Karlsruhe-Basel) abgeschlossen ist. Die Bundesregierung hat sich im Vertrag von Lugano gegenüber der Schweiz verpflichtet, die Rheintalbahn freistgerecht als Zulaufstrecke zur Neuen Alpen Transversalen (NEAT) viergleisig auszubauen, da der Güterverkehr der Schweiz dann vollständig auf die Schienen verlagert werden muss. Die Fertigstellung der NEAT wird für 2018 erwartet.