

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)**

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Rainer Arnold, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/2933 –

**Kein Weiterbau von Stuttgart 21 bis zur Volksabstimmung**

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/2914 –

**Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und das Sparpaket der Bundesregierung**

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Birgitt Bender, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/2893 –

**Sofortiger Baustopp für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm**

## A. Problem

Zu Buchstabe a

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, bis zu einer Volksabstimmung über das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, wie von der SPD in Baden-Württemberg gefordert, mit der Deutschen Bahn AG und dem Land Baden-Württemberg einvernehmlich ein sofortiges Ruhen der Bau- und Abrissarbeiten herbeizuführen und über die Planungsstände und Kostenentwicklungen umfassend zu informieren.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Stuttgart 21 wie vom Bundesrechnungshof angemahnt als Projekt des Bundes einzustufen; auf die DB AG daraufhin einzuwirken, dass diese die Baumaßnahmen für Stuttgart 21 und die Planungen für die NBS umgehend einstellt; eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung für die NBS Wendlingen–Ulm unter Berücksichtigung der Tatsache vorzunehmen, dass auf dieser kein Schienengüterverkehr stattfindet, und die alternativen Vorschläge für Bahnhof und NBS als Grundlage für die Neuplanungen zu verwenden und darauf hinzuwirken, dass anstelle der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm in Baden-Württemberg ein umfassender Ausbau der Schiene zu einer Bürgerbahn und Flächenbahn stattfindet, der Vorbildfunktion für andere Regionen hat.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, sich unverzüglich für einen sofortigen Baustopp von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm einzusetzen und offene Gespräche mit allen Beteiligten zu führen mit dem Ziel, eine tragfähige, politisch durchsetzbare und finanzierbare Lösung für die Entwicklung des Bahnknotens Stuttgart und des Korridors Stuttgart–Ulm zu finden; dem Deutschen Bundestag alle relevanten Gutachten zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen, der ökologischen und baulichen Risiken der beiden Projekte vorzulegen; eine aktualisierte Kostenrechnung vorzunehmen und nachvollziehbar die Finanzierungsanteile der Projektbeteiligten, insbesondere des Bundes, der Deutschen Bahn AG als Unternehmen im Eigentum des Bundes, der Europäischen Union, des Landes Baden-Württemberg, der Stadt und der Region Stuttgart sowie der Flughafengesellschaft Stuttgart darzulegen und dabei die öffentlichen Mittel (Landes- bzw. Bundesprogramme) auszuweisen; eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnung für Stuttgart 21 und eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung für die NBS Wendlingen–Ulm insbesondere auf der Basis realistischer Zahlen für den Schienengüterverkehr vorzunehmen und dem Deutschen Bundestag offenzulegen sowie dem Deutschen Bundestag darzulegen, in welcher Zeitachse die beiden Projekte mit den aktualisierten Kosten bei welchen Annahmen von erwarteten Investitionsmitteln für Aus- und Neubauten der Deutschen Bahn AG insgesamt im Verkehrsetat finanziert werden sollen.

**B. Lösung****Zu Buchstabe a**

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/2933 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

**Zu Buchstabe b**

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/2914 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD.

**Zu Buchstabe c**

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/2893 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD.

**C. Alternativen**

Zu den Buchstaben a bis c: Jeweils Annahme des Antrags.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 17/2933 abzulehnen,
- b) den Antrag auf Drucksache 17/2914 abzulehnen,
- c) den Antrag auf Drucksache 17/2893 abzulehnen.

Berlin, den 18. März 2011

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Winfried Hermann**  
Vorsitzender

**Dr. Stefan Kaufmann**  
Berichtersteller

elektronische Vorab-Fassung\*

\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.

## Bericht des Abgeordneten Dr. Stefan Kaufmann

### I. Überweisung

zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/2933** in seiner 59. Sitzung am 16. September 2010 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/2914** in seiner 59. Sitzung am 16. September 2010 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe c

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 17/2893 in seiner 59. Sitzung am 16. September 2010 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Antrag auf Drucksache 17/2933 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, bis zu einer Volksabstimmung über das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, wie von der SPD in Baden-Württemberg gefordert, mit der Deutschen Bahn AG und dem Land Baden-Württemberg einvernehmlich ein sofortiges Ruhen der Bau- und Abrissarbeiten herbeizuführen und über die Planungsstände und Kostenentwicklungen umfassend zu informieren.

Zu Buchstabe b

Der Antrag auf Drucksache 17/2914 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Stuttgart 21 wie vom Bundesrechnungshof angemahnt als Projekt des Bundes einzustufen; auf die DB AG daraufhin einzuwir-

ken, dass diese die Baumaßnahmen für Stuttgart 21 und die Planungen für die NBS umgehend einstellt; eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung für die NBS Wendlingen–Ulm unter Berücksichtigung der Tatsache vorzunehmen, dass auf dieser kein Schienengüterverkehr stattfindet, und die alternativen Vorschläge für Bahnhof und NBS als Grundlage für die Neuplanungen zu verwenden und darauf hinzuwirken, dass anstelle der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm in Baden-Württemberg ein umfassender Ausbau der Schiene zu einer Bürgerbahn und Flächenbahn stattfindet, der Vorbildfunktion für andere Regionen hat.

Zu Buchstabe c

Der Antrag auf Drucksache 17/2893 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, sich unverzüglich für einen sofortigen Baustopp von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm einzusetzen und offene Gespräche mit allen Beteiligten zu führen mit dem Ziel, eine tragfähige, politisch durchsetzbare und finanzierbare Lösung für die Entwicklung des Bahnknotens Stuttgart und des Korridors Stuttgart–Ulm zu finden; dem Deutschen Bundestag alle relevanten Gutachten zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen, der ökologischen und baulichen Risiken der beiden Projekte vorzulegen; eine aktualisierte Kostenrechnung vorzunehmen und nachvollziehbar die Finanzierungsanteile der Projektbeteiligten, insbesondere des Bundes, der Deutschen Bahn AG als Unternehmen im Eigentum des Bundes, der Europäischen Union, des Landes Baden-Württemberg, der Stadt und der Region Stuttgart sowie der Flughafen-gesellschaft Stuttgart darzulegen und dabei die öffentlichen Mittel (Landes- bzw. Bundesprogramme) auszuweisen; eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnung für Stuttgart 21 und eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung für die NBS Wendlingen–Ulm insbesondere auf der Basis realistischer Zahlen für den Schienengüterverkehr vorzunehmen und dem Deutschen Bundestag offenzulegen sowie dem Deutschen Bundestag darzulegen, in welcher Zeitachse die beiden Projekte mit den aktualisierten Kosten bei welchen Annahmen von erwarteten Investitionsmitteln für Aus- und Neubauten der Deutschen Bahn AG insgesamt im Verkehrsetat finanziert werden sollen.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/2933 in seiner 40. Sitzung am 1. Dezember 2010 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe b

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/2914 in seiner 40. Sitzung am 1. Dezember 2010 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe c

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 17/2893 in seiner 28. Sitzung am 15. Dezember 2010 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 22. Sitzung am 15. Dezember 2010 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 40. Sitzung am 1. Dezember 2010 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat zu den Anträgen auf Drucksache 17/2933, 17/2914 und 17/2893 in seiner 16. Sitzung am 29. September 2010 die Durchführung einer öf-

**fentlichen Anhörung** beschlossen; diese erfolgte in seiner 22. Sitzung am 10. November 2010. Als Sachverständige haben an der Anhörung teilgenommen, Dr. Udo Andriof, Regierungspräsident a. D. und Sprecher für das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm, Prof. Dr. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin, Dr. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur der DB AG, Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin, Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen, Dipl.-Psych. Karlheinz Rößler von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH, Prof. Dr. rer. pol. Werner Rothengatter vom Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung und Hannes Rockenbauch vom Sprecherkreis Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 und Mitglied der Schlichtergruppe. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der 22. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

Der Ausschuss hat im Internet veröffentlichte bzw. durch die Deutsche Bahn AG übermittelte Unterlagen beigezogen, welche im Rahmen des Schlichtungsverfahrens zu Stuttgart 21 vorgelegt worden waren. Die „Ergebnisse des Schlichtungsprozesses aus Sicht des Aktionsbündnisses“ gegen Stuttgart 21 wurden als **Ausschussdrucksache 17(15(131))** verteilt. Eine Bewertung des Schlichterspruchs durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde am 13. Dezember 2010 als **Ausschussdrucksache 17(15)133** verteilt.

In seiner 27. Sitzung am 15. Dezember 2010 hat der Ausschuss die Anträge abschließend beraten. Er hat in diesem Zusammenhang ein Gespräch mit **Dr. Volker Kefer**, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur der DB AG, zu den Ergebnissen der Schlichtung zu Stuttgart 21 geführt. Er hat bei der Beratung eine **Petition** zu den Vorlagen einbezogen, welche ihm durch den Petitionsausschuss nach § 109 Absatz 1 Satz 2 zur Stellungnahme übermittelt wurde (**Ausschussdrucksache 17(15(113))**).

**Die Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den Schlichterspruch. Der Schlichterspruch lasse keinen Zweifel daran, dass Stuttgart 21 als Stuttgart 21 Plus gebaut werden solle und ein Umschwenken auf „K 21“ nicht zu verantworten sei. In verkehrlicher Hinsicht werde der in der Schlichtung geforderte Stresstest durchgeführt. Erst danach könne gesagt werden, ob Verbesserungsmaßnahmen erforderlich seien. Die Schlichtung habe gezeigt, dass das Alternativkonzept „Kopfbahnhof 21“ zwar realisierbar aber nicht finanzierbar sei und der Alternativvorschlag zu der Neubaustrecke in sich völlig unausgereift sei. Eine Volksabstimmung, wie in Anträgen gefordert, sei unzulässig. Zudem fielen selbst bei einer vorsichtigen Schätzung Aus-

stiegskosten von mindestens 600 Mio. Euro an. Die in dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. geforderte Einstufung des Projekts Stuttgart 21 als Bundesprojekt scheitere schon daran, dass es sich bei Stuttgart 21 um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Bahn handele. Die vorliegenden Anträge seien aufgrund der Schlichtung und aufgrund des Ergebnisses der Anhörung obsolet geworden.

Die **Fraktion der SPD** bemerkte, bei der Kalkulation des Projektes gebe es erhebliche Unwägbarkeiten. Dr. Grube habe es für die DB AG ausdrücklich abgelehnt, etwaige zusätzliche finanzielle Belastungen aufgrund des Stresstestes über den Risikopuffer in der Kalkulation abzudecken. Die DB AG könne die Mehrkosten nicht tragen, weil das Projekt für sie sonst unwirtschaftlich werde. In der Kalkulation der DB sei eine Preissteigerung für die nächsten zehn Jahre berücksichtigt, welche sie für unrealistisch niedrig halte. Die historischen Planungskosten seien bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschrieben worden, wodurch bei den Kosten des Projektes 186 Mio. Euro nicht berücksichtigt würden.

Die **Fraktion der FDP** begrüßte den Schlichterspruch zu Stuttgart 21. Dr. Heiner Geißler habe sich ganz klar für einen Weiterbau von Stuttgart 21 ausgesprochen, habe aber auch Forderungen aufgestellt und wichtige Punkte genannt, die noch zu klären seien. Sie schloss sich der Begründung der Fraktion der CDU/CSU für die Ablehnung der vorgelegten Anträge an.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, sie finde es nicht akzeptabel, dass man die Aussagen des Schlichterspruchs als Entscheidung über das Projekt und dessen Fortgang gewichte. Eine Schwäche des Schlichtungsverfahrens sei es gewesen, dass Detailfragen und grundlegende Fragen nebeneinander stehengeblieben seien. Sie stellte fest, die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs habe in den Jahren 1969 bis 1975 insgesamt etwa 40 bis 50 Prozent über dem gelegen, was dort heute an Verkehr abgewickelt werde. Sie warf die Frage auf, warum man diese Kapazitäten nicht ausschöpfe und damit einen großen Teil der geplanten Investitionen einspare sowie mit den Investitionen verbundene Risiken vermeide.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, wer den Teil des Schlichterspruchs begrüße, welcher sich für eine Fortführung des Projektes Stuttgart 21 ausspreche, müsse auch die Teile akzeptieren, welche unabdingbare Änderungen verlangten. Auf der Grundlage der bisherigen Planungen werde der Bahnhof überhaupt nicht funktionieren, sondern es sei unabdingbar, die in dem Schlichterspruch geforderten Maßnahmen zu ergreifen. Diese Maßnahmen würden eindeutig zu einer Verteuerung des Projektes führen

und es sei offen, wer die Mehrkosten trage. Was die Neubaustrecke Ulm – Wendlingen betreffe, könne die Deutsche Bahn AG auch eine Deckelung des Anteils des Bundes akzeptieren, wenn sie sich bezüglich der Kostenentwicklung des Projekts so sicher sei wie dies in der Öffentlichkeit darstelle. In der Vergangenheit seien die Kostenberechnungen zwar stets überschritten worden, wenn aber öffentlich behauptet werde, diesmal werde man innerhalb des Kostenrahmens bleiben, könne man eine Deckelung akzeptieren.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf **Drucksache 17/2933** abzulehnen. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD empfohlen, den Antrag auf **Drucksache 17/2914** abzulehnen. Den Antrag auf **Drucksache 17/2893** hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD empfohlen abzulehnen.

Berlin, den 18. März 2011

**Dr. Stefan Kaufmann**  
Berichterstatter