



Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

**Albert Schmidt**  
Verkehrspolitischer Sprecher

**Winfried Hermann**  
Umweltpolitischer Sprecher

**Alex Bonde**  
Sprecher der Landesgruppe Baden-Württemberg

**Dr. Antje Vogel-Sperl**  
Stellv. Koordinatorin Arbeitskreis II

**Kerstin Andreae**  
Kommunalpolitische Sprecherin

**Petra Selg**  
Pflegepolitische Sprecherin

**Fritz Kuhn**  
Außenpolitischer Sprecher

**Dr. Uschi Eid**  
Parl. Staatssekretärin im Entwicklungshilfeministerium

Albert Schmidt, MdB Platz der Republik 1 11011 Berlin

An den Minister im Bundesministerium für  
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
Herrn Dr. Manfred Stolpe  
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

14.03.2005

### **Priorisierung der baden-württembergischen Schienenneubauprojekte**

Sehr geehrter Herr Minister,

in Baden-Württemberg sieht der Bundesverkehrswegeplan die Projekte „NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar“/„ABS/NBS Karlsruhe-Basel“ (Rheinschiene) und die „NBS Stuttgart-Ulm“ als wichtige Neubauprojekte vor. Das Bahnhofsneubauprojekt Stuttgart 21 ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und würde vom Bund im Falle der Realisierung in der unternehmerischen Verantwortung der DB AG nur im Rahmen der „Sowieso-Kosten“ der Bahnhofsmodernisierung finanziell unterstützt.

Aufgrund der zweifelhaften Wirtschaftlichkeit für die DB AG halten wir eine Realisierung von Stuttgart 21 für nicht sinnvoll. Für uns genießen die Projekte „NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar“/„ABS/NBS Karlsruhe-Basel“ der Rheinschiene aufgrund der außerordentlichen verkehrspolitischen Bedeutung für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland und Europa uneingeschränkte Priorität. Auch die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm halten wir für verkehrspolitisch sinnvoll und wünschenswert. Wir begrüßen es, dass die EU die NBS Stuttgart-Ulm und Teile der Rheinstrecke im Rahmen der Magistrale Paris-Budapest mit

TEN-Mitteln unterstützen will und bitten Sie deshalb, sich gegenüber der EU für eine schnelle und möglichst hohe Mittelzuweisung einzusetzen. Nicht im Einklang mit den Interessen und der parlamentarischen Beschlusslage des Bundes erachten wir hingegen eine derzeit diskutierte TEN-Förderung des Projektes Stuttgart 21 und bitten Sie, dieses auch gegenüber der EU so zu vertreten. Eine TEN-Förderung von Stuttgart 21 würde bedeuten, dass anderen deutschen TEN-Projekten wie zum Beispiel der NBS Stuttgart-Ulm Finanzmittel entzogen werden würden.

Vor diesem Hintergrund bitten wir Sie um Stellungnahme zu folgenden Sachverhalten:

1. Für welche Projektteile und -abschnitte ist in den nächsten Jahren eine TEN-Förderung in welcher Größenordnung zu erwarten und welchen Einfluss hat der Bund auf die Förderentscheidungen der EU?
2. Ist es richtig, dass Unklarheit besteht, ob das Land Baden-Württemberg bereit ist, die Baukosten der NBS Stuttgart-Ulm bis zur Fertigstellung vorzufinanzieren, insbesondere nachdem die Kosten gemäß aktueller Schätzungen eher bei 2 statt bei 1,5 Mrd. EUR liegen dürften?
3. Zu welchen Bedingungen ist der Bund bereit das Vorfinanzierungsangebot des Landes Baden-Württemberg anzunehmen? Ist das aktuelle Vorfinanzierungsangebot des Landes Baden-Württemberg für den Bund überhaupt akzeptabel, nachdem bezüglich der Staffelung der Rückzahlungsraten des Bundes bisher kein Konsens erzielt wurde?
4. Ist es richtig, dass bei Annahme des aktuellen Angebots Baden-Württembergs zur Rückzahlung der Vorfinanzierungsbeiträge in acht Jahresraten ab dem Jahr 2011 durch diesen zusätzlichen Liquiditätsabfluss des Bundes die Finanzierung anderer Projekte wie zum Beispiel die Fertigstellung der letzten Bauabschnitte der Rheinschiene gefährdet ist?
5. Wie hoch werden nach derzeitiger Planung die Sowieso-Kosten des Bundes für den Ausbau des Knotens Stuttgart und wie hoch werden die zusätzlichen Baukosten bei der Realisierung von Stuttgart 21 sein? Wer trägt im Falle der Realisierung von Stuttgart 21 evtl. eintretende Baukostenüberschreitungen?
6. Ist es richtig, dass die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG die unternehmerische Entscheidung der DB AG zum Bau von Stuttgart 21 erst nach Ab-

schluss der Planfeststellung der NBS Stuttgart-Ulm und nach Vorlage der Ausschreibungsergebnisse des Projektes Stuttgart 21 und damit auf der Grundlage einer genaueren Kostenbasis treffen werden, weil erst dann eine annähernd genaue Kostensituation vorliegt und die damit zusammenhängenden Finanzierungsfragen erst dann abschließend geklärt werden können?

Wir bitten Sie möglichst vor der Aufsichtsratssitzung der DB AG, auf der das Thema Stuttgart 21 behandelt werden soll, um eine Beantwortung.

Mit herzlichem Dank für Ihre Bemühungen verbleiben wir

mit besten Grüßen

Albert Schmidt

Winfried Hermann

gez.

Alex Bonde

Dr. Antje Vogel-Sperl

Kerstin Andreae

Petra Selg

Fritz Kuhn

Dr. Uschi Eid