

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner,  
Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Kostensteigerungen des Bahnprojektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm**

Sowohl „DER SPIEGEL“ (Ausgabe 27/2011) als auch der „stern“ (Artikel vom 21. Juli 2011) werfen in ihren Berichten zum Thema Stuttgart 21 die Frage auf, ob bereits vor zwei Jahren bahnintern die Kosten für den Bahnhofsumbau mit weit über 4,5 Mrd. Euro berechnet wurden. Aus einem internen Dossier der DB ProjektBau GmbH gehe hervor, dass über die Jahre die Kosten für Stuttgart 21 systematisch geschönt worden seien. Dem Artikel des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ zufolge sind auch den beschlussfassenden Gremien der Vertragspartner falsche Zahlen vorgelegt worden. Zudem berichtete die „STUTTGARTER ZEITUNG“ am 5. Juli 2011 unter Berufung auf konzerninterne Papiere und Gesprächsprotokolle, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) auch über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm „bewusst und über Jahre hinweg der Öffentlichkeit und dem Deutschen Bundestag“ milliardenschwere Mehrkosten für den Bau der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm verschwiegen habe, um die Projekte nicht zu gefährden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung aktuelle Kostenberechnungen zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm vor, bzw. wann wurde die Kostenberechnung zuletzt aktualisiert?  
Bis wann werden diese aktualisierten Berechnungen dem Deutschen Bundestag vorgelegt?
2. Trifft es zu, dass die DB AG im Jahr 2009, zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung, die Gesamtinvestitionskosten für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit 2,025 Mrd. Euro (Preis- und Planungsstand 2004) kalkulierte, obwohl bahnintern schon seit 2003 von deutlich höheren Kosten ausgegangen worden ist?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG bereits im Juni 2003 vor Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans von einer Kostenerhöhung für die Neubaustrecke von ca. 1,1 Mrd. Euro auf ca. 2,6 Mrd. Euro für die Strecke Wendlingen–Ulm ausging und somit eine arglistige Täuschung des Deutschen Bundestages angenommen werden muss?

4. Trifft es zu, dass eine Mitfinanzierung der geplanten Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen zur Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart 21 durch das Land Baden-Württemberg rechtlich nicht zulässig ist, da einzig der Bund für den Bau der Neubaustrecke zuständig ist?
5. Wie bewertet die Bundesregierung eine solche Mitfinanzierung bundes-eigener Projekte durch das Land Baden-Württemberg, und welche Auswirkung hat dies auf die Priorisierung der Projekte des Bundesverkehrswe-geplans?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die im Artikel des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ getroffene Vermutung (Ausgabe 27/2011, S. 19), dass bereits vor fast zwei Jahren die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 bahn-intern längst auf mehr als 4,5 Mrd. Euro kalkuliert waren, und wann hat die Bundesregierung von dieser Kostenkalkulation erfahren?
7. Wird die Bundesregierung auf eine Neuberechnung der Kosten des Projek-tes sowie eine Aktualisierung der Kosten- und Risikosituation drängen, in-sofern auch 1,23 Mrd. Euro Bundesmittel und 1,47 Mrd. Euro der bundes-eigenen DB AG für das Projekt eingesetzt werden sollen?
8. Hält die Bundesregierung an dem in der Finanzierungsvereinbarung von April 2009 genannten Termin für die Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm für spätestens Dezember 2019, zusammen mit Stuttgart 21, fest?
9. Mit welchen jährlichen Mitteln rechnet die Bundesregierung für die Finan-zierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (bitte pro Jahr angeben)?
10. Welche Auswirkungen hat diese Finanzierung für alle anderen Neubavor-haben?
11. Wie viele Mittel bleiben pro Jahr für die Finanzierung aller anderen Neu-bauvorhaben übrig?
12. Welche Bauvorhaben sollen bzw. müssen in der Bauzeit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zurückgestellt werden?
13. Mit welchen Kosten für die notwendige Große Wendlinger Kurve rechnet die Bundesregierung?
14. Welche zusätzlichen Kosten sind mit der im Schlichterspruch vereinbarten Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof verbunden, und wer trägt diese?
15. Trifft es zu, dass die DB AG die Kosten für Stuttgart 21 intern im März 2005 schon auf 4,1 Mrd. Euro kalkuliert hat, öffentlich hingegen nur Kos-ten in Höhe 2,8 Mrd. Euro präsentiert hat?
16. Trifft es zu, dass bereits im Jahr 2002 die Projektentwickler der DB Netz mit Kosten in Höhe von 3,3 Mrd. Euro für das Bahnprojekts Stuttgart 21 kal-kuliert haben, da zuvor sowohl die Planungskosten als auch die Kosten für Baumaterial zu niedrig angesetzt waren und die Projektpartner darüber zeit-nah informiert wurden?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Berechnungen der Projektmanage-ment-Firma Drees & Sommer AG aus dem Jahr 2009, wonach die Gesamt-kosten für das Projekt Stuttgart 21 bei weit mehr als 5 Mrd. Euro liegen sollen?
18. Trifft es zu, dass die DB AG intern ermittelte Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 vor dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung am 1. April 2009 den Projektpartnern und der Öffentlichkeit vorenthalten hat?

19. Trifft es zu, dass die DB AG bei Großprojekten wie Stuttgart 21 in der Regel mit einem Risikokostenzuschlag von 40 Prozent kalkuliert, und steht dies in einem Verhältnis zu den Kostenentwicklungen bei ähnlichen Projekten in den vergangenen 20 Jahren?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die interne Risikoanalyse der DB Projektbau („H.-A.-Papier“), die 121 Kostenrisiken in Höhe von 1,2 Mrd. Euro aufzählt, und um welche Risikopositionen handelt es sich im Einzelnen?
21. Wird der kostengünstigere Kompromissvorschlag des S-21-Schlichters Dr. Heiner Geißler für eine Kombinationslösung aus vier Gleisen Tief- und zehn bis zwölf Gleisen Kopfbahnhof durch die DB AG geprüft, und wann ist mit den Ergebnissen zu rechnen?
22. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten für die Nachrüstung der Triebfahrzeuge auf ETCS-Level (ETCS = European Train Control System), um die Befahrbarkeit des gesamten Bahnknotens Stuttgart 21 und des Tiefbahnhofs zu gewährleisten, und wer trägt die Investitionskosten in die Leit- und Sicherungstechnik?
23. Wie haben sich die Kosten bei den 20 größten und abgeschlossenen Verkehrsinvestitionsprojekten zwischen Finanzierungszusage und Fertigstellung in den letzten 20 Jahren verändert (bitte einzeln auflisten)?
24. Inwiefern werden Erfahrungswerte über die Kostenentwicklung von Infrastrukturprojekten bei Finanzierungszusagen zukünftiger Projekte berücksichtigt?

Berlin, den 8. September 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

