

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Anna Lührmann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Kostenüberschreitungen bei Bauprojekten der Deutsche Bahn AG**

Bei einigen Großprojekten des Ausbaus der Bundesschienenwege kam es zu erheblichen Kostenüberschreitungen. Genannt seien hier nur die Strecken Frankfurt–Köln und Nürnberg–Ingolstadt sowie der Knoten Berlin einschließlich des Berliner Hauptbahnhofs. Für die Planung und die Projektsteuerung war die Deutsche Bahn zuständig. Die Kostenüberschreitungen dieser Projekte führen aufgrund des begrenzten Haushaltsrahmens dazu, dass andere geplante Projekte zeitlich gestreckt werden müssen oder nicht begonnen werden können. Dies gilt unabhängig davon, ob der Bund oder die Deutsche Bahn die Mehrkosten übernehmen. Beide haben insgesamt nicht mehr Mittel zur Verfügung. Die Kostenüberschreitungen haben auch negative Folgen für den zu Zeiten der Entscheidungsfindung errechneten Nutzen-Kosten-Faktor. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes sinkt. Bei realistischerer Kostenschätzung wären unter Umständen andere Projekte vorgezogen worden.

Der Bundesrechnungshof bestätigt in seinen Bemerkungen regelmäßig, dass die eingesetzten Bundesmittel für die Bundesschienenwege nicht wirtschaftlich und sparsam verwandt werden. Selbst bei einigen Projekten, die gerade erst begonnen wurden wie der City-Tunnel in Leipzig, laufen die Kosten schon aus dem Ruder. Bei der Planung von Großprojekten gibt es immer Unwägbarkeiten, diese können aber nicht – wie im Fall des Berliner Hauptbahnhofs – für eine Vervielfachung des ursprünglichen Kostenansatzes verantwortlich gemacht werden. Dass mehrjährige Großprojekte im Eisenbahnbereich auch einigermaßen realistisch eingeschätzt und kosten- und termintreu umgesetzt werden können, zeigt das Projekt Bahn 2000 aus der Schweiz. Dort konnte der gesetzte Kostenrahmen eingehalten werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann hat der Deutsche Bundestag dem Ausbau des Knotens Berlin zugestimmt?
2. Wie hoch wurden die Kosten des Projekts zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses angesetzt?
3. Welche Kosten sollte der Bund übernehmen?
4. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses errechnet?
5. Wie hoch waren die Kosten des Projekts nach Fertigstellung?

6. Welche Mehrkosten sind mit welcher Begründung angefallen?
7. Welchen Anteil der Mehrkosten hat der Bund zu übernehmen?
8. Wie verändert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung unter Einrechnung der tatsächlich angefallenen Projektkosten?
9. Wann wurde eine solche Neu- bzw. Nachberechnung vorgenommen?
10. Auf welche der ursprünglich vorgesehenen Projektbestandteile mit welchen geplanten Kosten und Nutzen wurde verzichtet?
11. Wann hat der Deutsche Bundestag der Neubaustrecke Frankfurt–Köln zugestimmt?
12. Wie hoch wurden die Kosten des Projekts zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses angesetzt?
13. Welche Kosten sollte der Bund übernehmen?
14. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses errechnet?
15. Wie hoch waren die Kosten des Projekts nach Fertigstellung?
16. Welche Mehrkosten sind mit welcher Begründung angefallen?
17. Welchen Anteil der Mehrkosten hat der Bund zu übernehmen?
18. Wie verändert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung unter Einrechnung der tatsächlich angefallenen Projektkosten?
19. Wann wurde eine solche Neu- bzw. Nachberechnung vorgenommen?
20. Auf welche der ursprünglich vorgesehenen Projektbestandteile mit welchen geplanten Kosten und Nutzen wurde verzichtet?
21. Wann hat der Deutsche Bundestag der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt zugestimmt?
22. Wie hoch wurden die Kosten des Projekts zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses angesetzt?
23. Welche Kosten sollte der Bund übernehmen?
24. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses errechnet?
25. Wie hoch waren die Kosten des Projekts nach Fertigstellung?
26. Welche Mehrkosten sind mit welcher Begründung angefallen?
27. Welchen Anteil der Mehrkosten hat der Bund zu übernehmen?
28. Wie verändert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung unter Einrechnung der tatsächlich angefallenen Projektkosten?
29. Wann wurde eine solche Neu- bzw. Nachberechnung vorgenommen?
30. Auf welche der ursprünglich vorgesehenen Projektbestandteile mit welchen geplanten Kosten und Nutzen wurde verzichtet?
31. Bei welchen Schienenbauprojekten, die in den Jahren zwischen 2000 und 2007 begonnen wurden bzw. beginnen, wurden die zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses geplanten Kosten um mehr als zehn Prozent überschritten?

32. Wie hoch wurden die Kosten für diese Projekte zum Zeitpunkt des Bundestagsbeschlusses jeweils angesetzt?
33. Um welchen Betrag wurden die Kosten für diese Projekte jeweils überschritten?
34. Welche Gründe sind hierfür jeweils angeführt worden?
35. Welcher Behörde bzw. Abteilung obliegt das interne Controlling dieser Schienenbauprojekte zum sparsamen Mitteleinsatz öffentlicher Gelder?
36. Welche Konsequenzen wurden bei den einzelnen Schienenbauprojekten jeweils gezogen, um diese bzw. weitere Kostensteigerungen zu verhindern?
37. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Kostenüberschreitungen im Hinblick auf laufende und geplante Eisenbahninfrastrukturgroßvorhaben wie den ICE-Neubaustrecken Nürnberg–Erfurt und Stuttgart–Ulm einschließlich der Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs sowie des City-Tunnels Leipzig?

Berlin, den 2. März 2007

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

