

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Neubaustrecke Wendlingen–Ulm**

Die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm ist laut Betriebsszenario des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP 2003) für den Personenfern- und Güterverkehr vorgesehen. Die Strecke ist Teil der Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart–Augsburg und der „Vorrangigen Achse Nr. 17“ der Transeuropäischen Netze (TEN – Paris–Budapest/Bratislava, der so genannten Magistrale für Europa).

Die NBS Wendlingen–Ulm soll der Überquerung der Schwäbischen Alb mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h ermöglichen und der Entlastung der Bestandsstrecke Stuttgart–Ulm, der Filstalbahn, dienen. Hintergrund dafür ist, dass die Bestandsstrecke im Bereich der Schwäbischen Alb mit zahlreichen engen Kurven trassiert ist und im Bereich der Geislinger Steige aufgrund von Steigungen bis zu 22,5 Promille nur Fahrgeschwindigkeiten von rund 70 km/h erlaubt. Schwere Züge müssen per Schiebelok nachgeschoben werden.

Am 2. April 2009 wurde eine Finanzierungsvereinbarung über den Bau der NBS Wendlingen–Ulm abgeschlossen. Diese sieht öffentliche Investitionen in Höhe von 2,025 Mrd. Euro vor. Das Land Baden-Württemberg übernimmt davon einen Anteil in Höhe von 950 Mio. Euro, damit der Bau der NBS Wendlingen–Ulm vorzeitig begonnen werden kann, um eine zeitgleiche Fertigstellung mit dem Projekt Stuttgart 21 zu ermöglichen.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sieht das Neubaustrecken-Projekt Wendlingen–Ulm als einen integralen Bestandteil des Projektes Stuttgart 21 an. Der Bund hingegen erachtete ursprünglich eine getrennte Betrachtung für notwendig, für den Fall des Scheiterns der Finanzierung von Stuttgart 21. Die NBS Wendlingen–Ulm ist daher so geplant worden, dass sie auch unabhängig von Stuttgart 21 betrieben werden kann.

Die NBS Wendlingen–Ulm wurde im Rahmen der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung noch nicht untersucht. Kostensteigerungen wie sie beim Projekt Stuttgart 21 aufgetreten sind, können daher auch für die NBS nicht ausgeschlossen werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) daran fest, dass die Kosten für die NBS Wendlingen–Ulm weiterhin dem Preis- und Planungsstand der DB AG aus dem Jahr 2004, nämlich 2,025 Mrd. Euro entsprechen?
2. Warum wurde dem Parlament bisher kein Einblick in die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die beiden Projekte Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen–Ulm gewährt, und wann wird dies erfolgen?
3. Warum wurden die Kostenschätzungen für die NBS Wendlingen–Ulm nicht ebenso an den Kostenstand von 2009 angepasst, wie dies für das Projekt Stuttgart 21 erfolgt ist?
4. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde wann für die NBS Wendlingen–Ulm ermittelt, und hat die DB AG die Kostensätze im Detail plausibel und lückenlos vorgetragen?  
Falls ja, welche detaillierten Kostensätze wurden angesetzt?
5. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat die NBS Wendlingen–Ulm, ohne den vom Land Baden-Württemberg aufgebrauchten Betrag in Höhe von 950 Mio. Euro?
6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der DB AG, dass die Realisierung der NBS Wendlingen–Ulm gefährdet sei, wenn Stuttgart 21 nicht realisiert würde?
7. Hat die DB AG gegenüber dem Bund, als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur, die Risiken für das Projekt Stuttgart 21 benannt und im Detail lückenlos und nachprüfbar dargestellt, warum es seit Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 zu einer erneuten Kostensteigerung in Höhe von 1 Mrd. Euro gekommen ist?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage von Verkehrsexperten, dass der Bau von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm Projekte wie den Ausbau der Rheintalbahn und der Seehafenhinterlandanbindungen verzögert?
9. Warum hat die Bundesregierung die Baukosten für die NBS Wendlingen–Ulm trotz der negativen Erfahrungen mit anderen Großprojekten, die von der DB AG umgesetzt wurden, in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht plafoniert?
10. Wie hoch waren für die NBS Nürnberg–Ingolstadt die tatsächlichen Baukosten pro Kilometer, und wie hoch die bei Projektstart geplanten Kosten?  
Ist es zutreffend, dass die Baukosten über 45 Mio. Euro pro Kilometer betragen haben?
11. Hält die Bundesregierung den von der DB Netz AG zugrunde gelegten Wertansatz für die NBS Wendlingen–Ulm von knapp 34 Mio. Euro pro Kilometer, bei einem Tunnelanteil von etwas über 50 Prozent, für realistisch, wenn sie andere Erfahrungswerte von Hochgeschwindigkeitsstrecken mit hohem Kunstbautenanteil, wie beispielsweise die NBS Ingolstadt–Nürnberg, einschließlich Fortschreibung der Preissteigerung dagegensetzt?
12. Stimmt das BMVBS mit der Aussage überein, dass wenn die NBS Wendlingen–Ulm wesentlich teurer würde, auch die Wirtschaftlichkeit beider Projekte gefährdet wäre?
13. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass im Falle einer Kostensteigerung für die NBS Wendlingen–Ulm, die vom Land Baden-Württemberg mit dem Zuschuss in Höhe von 950 Mio. Euro verbundene Erwartung erfüllt wird, dass beide Projekte zeitgleich eröffnet werden?

14. Gibt es vertragliche Vereinbarungen, die die Bauzeit auf eine gewisse Maximaldauer begrenzen oder würden Kostenerhöhungen bei einer angenommenen Fortsetzung der jetzigen Bundeshaushaltlinie zu einer Verschiebung der Fertigstellung führen?
15. Was soll mit der fertiggestellten Infrastruktur von Stuttgart 21 in der Zwischenzeit von möglicherweise mehreren Jahren geschehen, wenn der Bund wegen Haushaltszwängen nicht in der Lage ist, die für eine zeitgleiche Fertigstellung erforderlichen Mittel fristgerecht zur Verfügung zu stellen?
16. Warum leistet die DB AG keine Eigenmittel für die NBS Wendlingen–Ulm, wenn das Projekt untrennbar mit dem DB-Projekt Stuttgart 21 verbunden ist und aus unternehmerischer Sicht der DB AG zur wichtigen Transversale Straßburg–Bratislava gehört?
17. Liegt das unternehmerische Interesse der DB AG für die NBS Wendlingen–Ulm tatsächlich bei null Euro, und was sagt dies der Bundesregierung über die Bedeutung dieser Strecke für die DB AG?
18. Fordert der Bund angesichts der Erfahrungen, dass die Ist-Zugzahlen bei anderen Strecken des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) wie z. B. auf der Strecke Köln–Frankfurt/M. häufig deutlich niedriger ausfallen als dies ursprünglich in den Nutzen-Kosten-Analysen ausgewiesen wurde, für die Strecke NBS Wendlingen–Ulm Bestellgarantien im SPFV durch die DB AG im Sinne eines Mindestniveaus?
19. Wie hoch war das Tagesmaximum von haltenden Zügen in Stuttgart Hauptbahnhof in den einzelnen Jahren von 1990 bis einschließlich 2010, und wie viele waren an diesen Stichtagen Fernverkehrszüge?
20. Wie hoch war das Tagesmaximum von haltenden Zügen in Ulm Hauptbahnhof in den einzelnen Jahren von 1990 bis einschließlich 2010, und wie viele waren an diesen Stichtagen Fernverkehrszüge?
21. Wie hoch war die Zugzahl für beide Richtungen, aufgeschlüsselt nach fahrplantechnischen Zuggattungen, am Spitzentag in den einzelnen Jahren von 1990 bis einschließlich 2010 im Korridor Stuttgart–Ulm im maßgeblichen Abschnitt Plochingen–Göppingen?
22. Wie hoch war die Zugzahl für beide Richtungen, aufgeschlüsselt nach fahrplantechnischen Zuggattungen, am Spitzentag in den einzelnen Jahren von 1990 bis einschließlich 2010 im zum Korridor Stuttgart–Ulm parallel verlaufenden Korridor über Würzburg im maßgeblichen Abschnitt Gemünden–Würzburg Hauptbahnhof (Altstrecke) und Rohrbach Bahnhof–Würzburg Hauptbahnhof (Schnellfahrstrecke)?
23. Wie hoch war die Zugzahl für beide Richtungen, aufgeschlüsselt nach fahrplantechnischen Zuggattungen, am Spitzentag in den einzelnen Jahren von 1990 bis einschließlich 2010 im Korridor Karlsruhe–Basel im maßgeblichen Abschnitt Karlsruhe–Rastatt?
24. Welches Prognosejahr wird für das zu erwartende Güterzugaufkommen aktuell für die Planfeststellungsverfahren der NBS Wendlingen–Ulm angesetzt?
25. Welches Prognosejahr wird für das zu erwartende Güterzugaufkommen aktuell für die Planfeststellungsverfahren für die NBS/ABS Karlsruhe–Basel angesetzt?
26. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass der Trend im Schienengüterverkehr zu längeren und schwereren Güterzügen mit deutlich mehr als 1 000 Tonnen Gewicht und über 500 Meter Länge geht?

27. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass sie angesichts des hohen finanziellen Bundesanteils für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ein vitales Interesse darin haben muss, genaue Kenntnisse über die reale Nutzbarkeit für Güterverkehr zu besitzen, um eine Verfälschung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch eine „Scheinnutzbarkeit für schnelle, leichte Güterzüge“ auszuschließen?
28. Stimmt deshalb die Bundesregierung der Aussage zu, dass die folgenden Fragen von hoher Bedeutung für die aktuelle wirtschaftliche Bewertung der NBS Wendlingen–Ulm sind und deshalb von der Bundesregierung bzw. von der Vorhabenträgerin im Auftrag des Bundes beantwortet werden sollen?
29. Welche heute verfügbaren Triebfahrzeuge und Waggons sind für den Güterverkehr auf der NBS Wendlingen–Ulm im Regelbetrieb für die dort vorgesehenen Geschwindigkeiten unbefristet zugelassen, und welche Güterzugkompositionen sind im Regelbetrieb zulässig, um die NBS Wendlingen–Ulm mit den dort vorgesehenen Geschwindigkeiten zu befahren?
30. Dürfte ein heute auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg fahrender Parcel-InterCity die NBS Wendlingen–Ulm im Regelbetrieb befahren?
31. Wie viele Güterzüge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland pro Tag unterwegs, die weniger als 1 000 Tonnen wiegen, über Scheibenbremsen verfügen und kürzer als 500 Meter sind?
32. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele leichte Güterexpresszüge auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg pro Tag verkehren und mit welcher Maximalgeschwindigkeit?
33. Welche realen Fahrgeschwindigkeiten werden sich pro Abschnitt auf der NBS Wendlingen–Ulm je nach Zuggattung einstellen?
34. Ist es zutreffend, dass im BVWP 2003 das Projekt als Nr. 20 bei den laufenden und fest disponierten Vorhaben gelistet ist, allerdings dort unter ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg mit der anschließenden Ausbaustrecke bis Augsburg?  
  
Können ohne den gleichzeitigen Ausbau bis Augsburg die unterstellten Zugzahlen auf dem Abschnitt Stuttgart–Ulm überhaupt von der anschließenden Strecke Ulm–Augsburg aufgenommen werden bzw. begrenzt der fehlende Ausbau zwischen Ulm und Augsburg die Nutzung der NBS Wendlingen–Ulm?  
  
Teilt die Bundesregierung die Auffassung aus dem Vorwort der Erläuterungsberichte zu den Planfeststellungsverfahren der NBS Wendlingen–Ulm, dass aufgrund der starken Belastung der bestehenden Gleisanlagen die Eisenbahninfrastruktur zwischen Stuttgart und Augsburg um zwei Gleise erweitert werden soll?
35. Über welche Relationen (außer auf dem Abschnitt Stuttgart–Ulm) sollen die 40 „schnellen, leichten Güterzüge“ gemäß den Umlegungsplänen der Gutachten zum BVWP 2003 verkehren?
36. Welches Ergebnis liefert die Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die NBS Wendlingen–Ulm, wenn man Zugzahlen ohne „schnellen, leichten Güterverkehr“ unterstellt?
37. Rechnet die Bundesregierung mit einem Netz von „schnellen, leichten Güterzügen“ auch auf anderen Strecken oder sind diese nur für den Korridor Stuttgart–Ulm vorgesehen?
38. Welche technischen Parameter sind für die „schnellen, leichten Güterzüge“ zur Nutzung der NBS Wendlingen–Ulm erforderlich, und welche Infrastruktur benötigen diese zum Be- und Entladen?

39. Entsprechen die „schnellen, leichten Güterzüge“ eher der Zugkategorie eines Güter-ICE bzw. der eines Post-TGV, die an Postbahnhöfen Güter umschlagen oder Containerzügen (Cargo-Sprinter)?
40. Sind Halte für die „schnellen, leichten Güterzüge“ in Stuttgart Hauptbahnhof, am Flughafenbahnhof oder am Hauptbahnhof Ulm geplant?  
Falls ja, an welchen Gleisen mit welchen Einrichtungen?  
Falls nicht, sollen diese Züge normale Containerbahnhöfe anfahren?
41. Falls die „schnellen, leichten Güterzüge“ zum neuen Containerbahnhof Ulm-Dornstadt und somit weiterhin über die Geislinger Steige fahren sollen, reicht dann die Kapazität dieser Strecke aus oder ist die Ertüchtigung dieser Strecke für den Güterverkehr mit einer Steigung von maximal 12,5 Promille erforderlich?
42. Plant die Bundesregierung vordringliche Investitionen u. a. zum Einsatz von CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading – Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz der Eisenbahn) bzw. für ein entsprechendes Nachfolgesystem auf dem Abschnitt Stuttgart Hauptbahnhof–Zuffenhausen, da die Züge von und zum geplanten Tiefbahnhof nur zwei Gleise nutzen können, und falls ja, in welchem Zeitraum und in welcher Höhe?  
Falls nein, wie soll das im Betriebsszenario für den BVWP 2003 prognostizierte Zugaufkommen von insgesamt 350 Zügen des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs bewältigt werden?
43. Wie bewertet die Bundesregierung, dass es schon heute im Bereich der Geislinger Steige im Güterverkehr wegen des teuren und aufwändigen Schublokbetriebs zu Ausweichverkehren über den Korridor Nürnberg–Würzburg kommt?
44. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass alle Abschnitte des TEN-Projektes 17, der Magistrale für Europa, mit Ausnahme von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm für jede Form des Güterverkehrs geeignet sind (also keinen Schiebetrieb erfordern), da entweder die Neubauabschnitte maximal 12,5 Promille ansteigen oder indem durch die jeweilige Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke Kapazitäten auf einer maximal 12,5 Promille steilen, voll güterzugtauglichen Bestandsstrecke geschaffen werden?
45. Strebt die Bundesregierung analog zum Seehafenhinterland-Programm an, auch den Ost-West-Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern bzw. entsprechende marktgerechte Strukturen zu schaffen, oder trifft dies nicht zu?
46. Ist der Verzicht auf eine leistungsfähige Schienengüterverkehrsstrecke entlang der Magistrale für Europa (TEN-Projekt Nr. 17) noch zeitgemäß angesichts der hohen prognostizierten Zuwächse im Güter-Transitverkehr?
47. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Leiters Langfristplan/Fahrgastkapazität in der Zentrale der DB Netz AG, veröffentlicht in der Eisenbahntechnischen Rundschau, Ausgabe 12/2009, dass durch eine höhere Auslastung der Züge noch erhebliche Potentiale zur Steigerung der Tonnenkilometer je Zugkilometer bestehen?  
Ist es zutreffend, dass hierzu die Infrastruktur so auszubauen ist, dass 740 m lange Güterzüge auf allen Strecken mit starkem Güterzugaufkommen fahren können?  
Gehört die Relation Stuttgart–Ulm zu diesen Strecken mit starkem Güterzugaufkommen?

48. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die DB AG erst beim Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b eingeräumt hat, dass die Länge der Güterzüge auf der NBS Wendlingen–Ulm auf 486 Meter beschränkt ist?
49. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung angesichts der Tatsache ergreifen, dass die DB AG diesen nachteiligen Punkt bei anderen Planfeststellungsabschnitten verheimlicht hat, und damit Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, in Verfahren zu anderen Teilabschnitten unberücksichtigt blieben, obwohl laut Abschnitt 6 (5) in der Planfeststellungsrichtlinie 1/2009 die Abschnittsbildung hierzu nicht führen darf?
50. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b das System CIR-ELKE bzw. ein entsprechendes Nachfolgesystem nicht mehr erwähnt, aber weiterhin von einem Leistungskennwert von 312 Zügen pro Tag auf der Bestandsstrecke im Filstal ausgeht?
51. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Bestandsstrecke im Filstal, ohne die von der DB AG im Planfeststellungsabschnitt 2.1 c vorausgesetzte Einführung des Systems CIR-ELKE bzw. einem entsprechenden Nachfolgesystem, lediglich eine Leistungsfähigkeit von 246 Zügen pro Tag aufweist, so dass sie laut Betriebsszenario für den BVWP 2003 auch nach der Fertigstellung der Neubaustrecke überlastet wäre?
52. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Bestandsstrecke im Filstal ohne die Einführung des Systems CIR-ELKE bzw. einem entsprechenden Nachfolgesystem selbst dann überlastet wäre, wenn täglich die prognostizierten „40 leichten Güterzüge“ über die NBS Wendlingen–Ulm verkehren würden?
53. Warum akzeptiert die Bundesregierung, dass die DB AG im Bericht zum Bahnknoten Stuttgart (Ausschussdrucksache 17(15)13) Zugzahlen und Prognosen für die NBS Wendlingen–Ulm präsentiert, die auf dem Fahrplan aus dem Jahr 2001 stammen, obwohl die Zugzahlen während der folgenden Fahrplanperioden bis 2010 deutlich zurückgegangen sind?
54. Wie erklärt die Bundesregierung die Differenz zwischen der Prognose der DB AG in ihrem Bericht zum Knoten Stuttgart (Ausschussdrucksache 17(15)13), die von 264 Zügen im Filstal ausgeht, während das BMVBS lediglich mit 240 Zügen rechnet und dies auch nur bei guter Betriebsqualität?
55. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die von der DB AG zitierte Leistungsfähigkeitsberechnung von Professor Martin nur einen Teil des Knotens Stuttgart berücksichtigt und alle neuralgischen Punkte im Filderbereich (PFA 1.3, PFA 1.4 von Stuttgart 21 und PFA 2.1 a/b von der NBS) nicht berücksichtigt werden (u. a. Kleine Wendlinger Kurve, Rohrer Kurve, Flughafenanbindung, eingleisiger Ausbau nach Bad Cannstatt)?

Berlin, den 17. Februar 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**



