

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, Sylvia Kotting-Uhl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/12357 –

Kostenentwicklung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Vorbemerkung der Fragesteller

Die „Stuttgarter Zeitung“ berichtete in ihrer Ausgabe vom 22. Januar 2013, dass die ICE-Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm aufgrund baulicher Verzögerungen voraussichtlich erst im Jahr 2021 in Betrieb gehen kann. Darüber hinaus wird in verschiedenen Medien darüber berichtet, dass die Projektkosten um etwa 369 Mio. Euro ansteigen werden. Eine Begründung bzw. Aufschlüsselung dafür bleibt die Deutsche Bahn AG (DB AG) der Öffentlichkeit wie auch beim Projekt Stuttgart 21 bisher schuldig.

Ferner ist völlig offen, wie sich die zu erwartenden erheblichen zeitlichen Verzögerungen bei der Umsetzung von Stuttgart 21 oder gar der Ausstieg der DB AG aus dem Projekt auf Kostenentwicklung und Ausführung der Neubaustrecke auswirken werden. Denn die Neubaustrecke bringt erst einen Nutzen, wenn sie auch faktisch in das Schienennetz eingebunden werden kann. Dazu braucht es Klarheit bei Stuttgart 21.

Sollte die Neubaustrecke wider Erwarten Anfang 2021 in Betrieb gehen, müssten nach derzeitigen Kostenschätzungen in den Jahren 2018 bis 2020 mindestens jeweils 423 Mio. Euro für das Projekt bereitgestellt werden (vgl. Stuttgarter-Zeitung.de vom 26. April 2012 „Der Finanzplan für die ICE-Trasse birgt Risiken“). Für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen stehen insgesamt für alle Projekte in Deutschland aber nur rund 1,1 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung. Die entsprechende Bereitstellung der Mittel Ende des Jahrzehnts würde also rund 40 Prozent des Neu- und Ausbauetats beanspruchen. Auch ohne die zu erwartenden Mehrkosten wird an dieser Stelle deutlich, wie begrenzt die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zum Ausbau der Bundesschienenwege sind.

Vor dem Hintergrund der Kostensteigerung und zu befürchtender erheblicher Bauzeitverzögerung beim Projekt Stuttgart 21 sind auch mögliche Auswirkungen für die Realisierung und Umsetzung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zu erwarten.

Darüber hinaus bestehen auf der geplanten Trassenführung der Neubaustrecke erhebliche tunnelbautechnische Risiken, die zu weiteren Mehrkosten führen können. Die aktuelle Berichterstattung über die Einstellung der Tunnelbauarbeiten beim Kramertunnel in Garmisch-Partenkirchen (vgl. merkur-online vom

18. September 2012 „Garmisch blickt in die Röhre“) geben Anlass, den Kenntnisstand bei den Tunnelbauarbeiten im Karst der Schwäbischen Alb zu hinterfragen. Denn auch hier muss mit Hohlräumen und Wassereinbrüchen während der Bauphase gerechnet werden. Verlässliche Vorerkundungen sollten deshalb mögliche Kostenrisiken abzuschätzen helfen. Der Bund und die DB AG sind deshalb in der Pflicht, für Transparenz zu sorgen.

1. Trifft die in der „Stuttgarter Zeitung“ vom 22. Januar 2013 veröffentlichte Aussage zu, dass die NBS erst im Jahr 2021 in Betrieb gehen kann und eine erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Projekts trotz des späteren Inbetriebnahmetermins nicht vorgesehen ist?
Falls nein, warum nicht?
2. Inwiefern trifft es zu, dass die Kosten für die NBS von der DB AG auf ca. 3,3 Mrd. Euro, also 369 Mio. Euro mehr als bisher bekannt, veranschlagt werden, und von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit aus?
3. Auf welche Ursachen führt die Bundesregierung die von der DB AG prognostizierten Mehrkosten zurück?
4. Welche Auswirkungen haben diese Kostenschätzungen auf die Jahrescheiben bis zur vollständigen Finanzierung der NBS Wendlingen–Ulm (vgl. Schriftliche Frage 107 der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms auf Bundestagsdrucksache 17/9615)?
5. Inwiefern trifft es zu, dass der Bund und die DB AG mit unterschiedlichen Projektkosten kalkulieren, und was sind die Gründe hierfür?
6. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit, dass durch die prognostizierten Kostensteigerungen für die NBS das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einer erneuten Wirtschaftlichkeitsprüfung unter einen Wert von 1,0 fällt, und was wären nach Ansicht der Bundesregierung die Folgen, wenn der Wert unter 1,0 fällt?
7. Mit welchen Auswirkungen für die Inbetriebnahme der NBS Wendlingen–Ulm rechnet die Bundesregierung durch die voraussichtlichen Bauzeitverzögerungen beim Projekt Stuttgart 21?
8. Welche Konsequenzen erwartet die Bundesregierung durch die Kostensteigerung beim Projekt Stuttgart 21 für die Finanzierung, Abwicklung und die Terminierung der NBS Wendlingen–Ulm?
9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die NBS unter Berücksichtigung der prognostizierten Kostensteigerungen ohne Bauzeitverzögerungen zu finanzieren, und ist die Gesamtfinanzierung für die NBS Wendlingen–Ulm dann noch gesichert?
10. In welcher Weise ist die Finanzierung für die NBS Wendlingen–Ulm nach dem Jahr 2018 gesichert, und welche Auswirkungen hat dies auf die geplanten Fertigstellungstermine anderer Bedarfsplanprojekte?
11. Welche weiteren Kostensteigerungen und Risiken für die NBS Wendlingen–Ulm werden von der Bundesregierung bzw. der DB AG erwartet, und wurden diese Risiken extern überprüft?

Die Fragen 1 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm Ende 2020 geplant. Grundsätzlich soll die NBS zeitgleich mit dem Projekt Stuttgart 21 in Betrieb genommen werden.

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis von einer Kostensteigerung über den 2010 veröffentlichten Gesamtwertumfang (GWU) von 2 890,6 Mio. Euro. Dieser bezieht sich auf den Preis- und Planungsstand 2010. Die Gesamtfinanzierung für den erhöhten GWU wurde im März 2012 mit einer Änderungsvereinbarung sichergestellt.

12. Sind in den zusätzlichen Kosten bei Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm bereits Kosten für die Einhaltung der angestrebten Termine für beide Projekte berücksichtigt?
13. Haben die DB AG und die Bundesregierung im Zuge der neuen Entwicklungen Alternativszenarien für Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen–Ulm geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
14. Welche Auswirkung hätte die Verfolgung von Alternativplanungen auf das bereits erlangte Baurecht bzw. die noch laufenden Planfeststellungsverfahren, und welche zeitlichen und kostenmäßigen Änderungen hätte dies zur Folge?
15. Welche Auswirkung hätte eine Alternativplanung beim Projekt Stuttgart 21 auf die NBS Wendlingen–Ulm, und muss aufgrund der zu erwartenden Kostensteigerungen beim Projekt Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm auf andere Projekte verzichtet werden?

Die Fragen 12 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein Projekt der DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr.

Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio. Euro inkl. TEN-Fördermittel für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre. Darüber hinaus stellt er die Gesamtfinanzierung der NBS Wendlingen–Ulm ab 2016 sicher.

Beschlüsse zum Projekt Stuttgart 21 werden nicht von der Bundesregierung sondern vom Aufsichtsrat der DB AG gefasst.

Inhalte von Aufsichtsratssitzungen unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach den §§ 116 und 395 des Aktiengesetzes (AktG).

Zur NBS Wendlingen–Ulm wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 11 verwiesen.

16. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für das Projekt Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen–Ulm aus den jüngsten bautechnischen Erfahrungen beim Kramertunnel bei Garmisch-Partenkirchen, wo aufgrund nicht beherrschbarer geologischer Probleme im Karst unter dem Kalkmassiv die Bauarbeiten abgebrochen wurden, wobei insbesondere im Karstgebirge Schwäbische Alb vergleichbare natürliche Bedingungen bestehen könnten?

Die Planung und Realisierung der Tunnel an Bundesschienenwegen werden nach den aktuellen anerkannten Regeln der Technik durchgeführt.

17. Trifft es zu, dass für die geplanten Tunnelbauwerke bei der geplanten NBS Detailerkundungen für den Vortrieb erst im Zuge der Bauausführung geplant sind, und wenn ja, warum?

Nein. Nach Angaben der DB Netz AG wurde für alle Tunnel im Rahmen der Entwurfsplanung eine komplette Baugrunderkundung durchgeführt und ein zugehöriges, tunnelbautechnisches Gutachten erstellt.

18. Wie engmaschig dicht war die geologische Erkundung der geplanten Tunneltrassen, und ist durch diese eine aussagekräftige Abschätzung der Risiken, des Baufortschritts und der Kosten gewährleistet?

Die Deutsche Bahn plant ihre Tunnel nach einer internen Vorschrift Ril 853, Planen und Bauen von Eisenbahntunneln. Diese basiert auf den einschlägigen europäischen und deutschen Normungen. Die Vorgaben dieser Vorschrift sind bei der Planung der NBS Wendlingen–Ulm nach Angaben der DB Netz AG umgesetzt worden.

In Summe wurden für die gesamte NBS laut DB Netz AG ca. 1 500 Kernbohrungen mit 51 000 Metern Bohrlänge durchgeführt. Dies ist im Mittel eine Bohrung je 40 Meter Strecke. Für einfache geologische Verhältnisse reicht eine Bohrung je 100 Meter (Stand 2010).

19. Wurden engmaschig geophysikalische Vorerkundungen auf Karsthohlräume im geplanten Trassenverlauf durchgeführt?

Nach Angaben der DB Netz AG gibt es keine geophysikalischen Voruntersuchungen für den Karst. Die Karsthohlräume liegen zu tief und die Messverfahren sind zu unpräzise, als dass hiermit seriös geplant werden kann bzw. konnte. Die Karsthäufigkeit wurde im Rahmen der Baugrunderkundung bei den normalen Kernbohrungen mit betrachtet.

20. Inwieweit sind die Kosten und die Bauzeit durch eine grobe Vorerkundung überhaupt hinreichend realistisch einschätzbar, und in welchen Größenordnungen muss mit Abweichungen gerechnet werden?
21. Könnten Karsthohlräume und Wassereinbrüche zu längeren Bauverzögerungen, Stillstandzeiten oder einer Trassenverlagerung führen?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das gesamte Projekt liegt nach Angaben der DB Netz AG eine Planung gemäß Leistungsphase 3 bzw. 4 HOAI vor. Die Ausführungsplanung gemäß Leistungsphase 5 HOAI wird von den Bauunternehmen durchgeführt. Beim Fortgang der Planungen werden Untersuchungen konkretisiert und Planungen gegebenenfalls angepasst.

Vertraglich sind in der Ausschreibung des am stärksten verkarsteten Steinbühl tunnels Regelungen mit angenommenen Vordersätzen für Hohlräume bis zu 500 Kubikmetern Volumen vorbereitet.

Eine Umtrassierung bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 250 Kilometer/ Stunde würde voraussichtlich ein Planänderungsverfahren erforderlich machen.

22. Wurden die veranschlagten Kosten und Bauzeiten bei vergleichbaren Bahntunneln (Irlahülltunnel in Bayern, NBS Nürnberg–Erfurt) eingehalten

(bitte tabellarisch mit veranschlagten sowie tatsächlichen Kosten und Bauzeiten pro Tunnel aufführen)?

Die genannten Tunnelbauwerke sind nicht vergleichbar, da es sich hier um zweigleisig ausgeführte Tunnelröhren handelt, während die NBS Wendlingen–Ulm überwiegend mit je zwei eingleisigen Tunnelröhren geplant wird. Kostenveranschlagungen werden regelmäßig auf Grundlage des erreichten Planungsstandes durch den Vorhabenträger vorgenommen. Zu den tatsächlichen Bauzeiten und -kosten der einzelnen Tunnelbauwerke hält das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung keine Daten vor.

23. Warum wurde beim geplanten Steinbühl tunnel, der auf über 4 Kilometer Länge durch besonders verkarstetes Gestein verlaufen soll, auf Erkundungsstollen verzichtet?

Nach Angaben der DB Netz AG müssten in einem Erkundungsstollen alle Arbeiten mit sehr kleinen Geräten ausgeführt werden. Eine Parallelisierung von Arbeiten wäre nicht möglich, da eine Arbeitsstelle den kleinen Erkundungsstollen komplett blockieren würde. Im großen Querschnitt könnten bohrende und geophysikalische Verfahren parallel mit dem Vortrieb des späteren Bahntunnels eingesetzt werden.

24. Inwiefern sind für eventuelle Eingriffe in das Grundwasser oder für die Verfüllung von Karsthohlräumen gesonderte behördliche Genehmigungen zu beantragen, und um welche handelt es sich hierbei?

Die DB Netz AG hat nach eigenen Angaben ein grundsätzliches Maßnahmenpaket zum Karst mit der Oberen und Unteren Wasserbehörde abgestimmt und zum Gegenstand des Bauvertrages gemacht. Damit sind die oben beschriebenen Hohlräume bis 500 Kubikmeter abgestimmt. Sollten größere Hohlräume auftreten, würden Einzelfallbetrachtungen mit zugehörigen Genehmigungen erforderlich.

25. Wurden Zeitpuffer für Stabilisierungsmaßnahmen und eventuelle Baustillstände in die Bauplanung einberechnet?

Die DB Netz AG hat nach eigenen Angaben die erforderlichen Karstmaßnahmen mit einer Dauer von zwei Monaten abgeschätzt. Diese Zeit ist in der Rohbaufertigstellung bis 2018 enthalten.

26. Können abdichtende Maßnahmen, Hohlraumverfüllungen oder die Bautätigkeit selbst die Grundwasserströme dauerhaft verändern und die Trinkwassergewinnung gefährden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

Darüber hinaus ist laut DB Netz AG ein Beweissicherungsverfahren zur Wasserqualität bereits eingeleitet und wird kontinuierlich weitergeführt.

27. Sind Umleitungssysteme für Grundwasser möglich und in der Bau- und Kostenplanung berücksichtigt?

Ja. Nach Angaben der DB Netz AG sind in dem abgestimmten Konzept zum Karst auch Umleitungssysteme der verschiedensten Arten geregelt. Demnach sind die Maßnahmen mit abgeschätzten Vordersätzen kostenmäßig und zeitlich berücksichtigt.

