

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4001 –**

Aktuelle Entwicklungen bei der geplanten Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Vorbemerkung der Fragesteller

Der „stern“ hat am 18. November 2010 ein Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes zitiert, mit dem – in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) keine Baufreigabe für den Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm erteilt wurde. Weiter zitiert der „stern“ aus einer bisher geheim gehaltenen Unterlage der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2002, die damals die Baukosten schon mit 2,884 Mrd. Euro beziffert hat. Die Finanzierungsvereinbarung vom 2. April 2009 geht hingegen von 2,025 Mrd. Euro mit Preis- und Planungsstand 2004 aus. Außerdem wird in dem Bericht des „stern“ aus einem internen Analyse-Papier der Deutschen Bahn AG zitiert, in dem es heißt: „Der Gesamtterminplan ist unter den aktuellen Randbedingungen nicht mehr realistisch und der Inbetriebnahmeterrmin 2019 nicht mehr zu halten.“ Am 11. November 2010 wurde zudem die Bedarfsplanüberprüfung u. a. auch für das Projekt Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Stuttgart–Ulm–Augsburg vorgestellt, die einige Fragen, insbesondere hinsichtlich der Darstellung des Ergebnisses aufgeworfen hat.

1. Wann erfolgte die Abstimmung zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem BMVBS, dass es für die Neubaustrecke vorläufig keine Baufreigabe in finanzieller Hinsicht gibt, über die der „stern“ am 18. November 2010 berichtete, und von welchen Gründen ließ sich das BMVBS bei dieser Entscheidung leiten?

Die Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat am 19. August 2010 stattgefunden. Dieser Abstimmung liegt folgender Sachverhalt zu Grunde: Die DB Netz AG hat die Baufreigabe in finanzieller Hinsicht für den Boßler- und den Steinbühl-Tunnel beantragt. Hierin wurden für diese beiden Tunnel Mehrkosten gegenüber der Finanzierungsvereinbarung in Höhe von ca. 280 Mio. Euro festgestellt. Aus der Erfahrung mit anderen Projekten musste davon ausgegangen werden, dass ein Ausgleich derartiger Mehrkosten innerhalb des vereinbarten Finanzrahmens nicht möglich sein würde.

2. Welche Bedingungen muss die DB Netz AG erfüllen, damit das EBA eine Baufreigabe erteilen kann, und wann wird dies voraussichtlich der Fall sein?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) muss eine Begründung der Mehrkosten in einer fortschreibungsfähigen Liste vorlegen, und einen Antrag auf Fortschreibung der Finanzierungsvereinbarung stellen. Eine Anpassung der Finanzierungsvereinbarung muss auf Bundeseite geprüft und zwischen den Beteiligten abgestimmt werden. Auf Grundlage der angepassten Finanzierungsvereinbarung erfolgt die Baufreigabe in finanzieller Hinsicht durch das EBA. Ein konkretes Datum hierfür kann derzeit nicht benannt werden.

3. Sind die Mehrkosten beim Boßler- und dem Steinbühl tunnel in Höhe von 280 Mio. Euro, die das EBA anmerkt, vollständig durch den Kostenrahmen des Projekts von 2,89 Mrd. Euro abgedeckt, oder muss dieser Betrag teilweise oder vollständig dazu addiert werden, und wenn ja, in welcher Höhe?

Diese Frage wird im Rahmen der Prüfung des Antrages auf Fortschreibung der Finanzierungsvereinbarung zu prüfen sein.

4. Welche Erkenntnisse über die Baukostensteigerungen liegen dem EBA und dem BMVBS im Detail für diese beiden Tunnelbauwerke vor, und inwieweit haben diese bei der Nachberechnung des Projekts Eingang gefunden?

Die DB Netz AG hat dem EBA im Zusammenhang mit dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung Angaben u. a. zu den Kosten der Tunnel vorgelegt. Diese Angaben hat das EBA anhand der bestehenden Erfahrungswerte geprüft. Es wurden durchschnittliche Rohbaukosten von ca. 18 Mio. Euro pro km und für eine Tunnelröhre festgestellt. Im Zuge der weiteren Abstimmungen wurden die veranschlagten Baukosten für die (Teil-)Maßnahmen konkretisiert. Daraus ergaben sich Rohbaukosten von ca. 19,5 Mio. Euro für den Boßlertunnel und von ca. 22,4 Mio. Euro für den Steinbühl tunnel, jeweils pro km und für eine Tunnelröhre.

Im Antrag auf Baufreigabe wurden seitens der DB Netz AG nun Rohbaukosten in Höhe von ca. 32 Mio. Euro bzw. 28,7 Mio. Euro je Tunnelkilometer und Röhre geltend gemacht. Konkrete Erläuterungen zu den Mehrkosten liegen bislang nicht vor.

5. Von welcher Kostensteigerung pro Tunnelkilometer beim Boßler- und beim Steinbühl tunnel geht das EBA aus?

Dem EBA sind aufgrund der fehlenden Unterlagen derzeit noch keine weiteren Details zu den Kostensteigerungen bekannt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Von welchen Tunnelkilometerkosten beim Albvorlandtunnel, den Widderstalltunnel und dem Alabstiegstunnel geht das EBA aktuell aus?

Unter den in der Antwort zu Frage 4 genannten Voraussetzungen belaufen sich nach Einschätzung des EBA die Rohbaukosten pro km und Tunnelröhre für den Albvorlandtunnel auf ca. 16,5 Mio. Euro und den Alabstiegstunnel auf ca. 14 Mio. Euro. Bei dem Tunnel Widderstall handelt es sich um einen

zweigleisigen Tunnel, die Rohbaukosten belaufen sich auf ca. 23,4 Mio. Euro pro km.

7. Welche Erkenntnisse liegen dem EBA hinsichtlich möglicher Kostensteigerungen für den Albvordlandtunnel, den Widderstalltunnel und den Albstiegstunnel vor?

Für den Albvordlandtunnel, den Widderstalltunnel und den Albstiegstunnel liegen keine derartigen Erkenntnisse vor.

8. Welche Maßnahmen zur Ermittlung möglicher Baukostensteigerungen bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, insbesondere der Tunnelbauwerke, haben das EBA bzw. das BMVBS eingeleitet?

Das EBA und BMVBS haben die DB Netz AG aufgefordert, einen Antrag auf Fortschreibung der Finanzierungsvereinbarung zu stellen. Bei der Prüfung des Antrags können mögliche Baukostensteigerungen ermittelt und hinterfragt werden.

9. Hat die Bundesregierung das im „stern“ zitierte Papier der Deutschen Bahn AG „Betriebliche Aufgabenstellung zur Umsetzung der Konzeption 21“ von 2002 von der Deutschen Bahn AG angefordert, um zu prüfen, ob die Deutsche Bahn AG schon vor acht Jahren von Baukosten von 2,884 Mrd. Euro ausging?

Wenn ja, welches Ergebnis hat die Prüfung dieses Papiers erbracht?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Das Vorhaben wurde von der DB AG mit Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 2,025 Mrd. Euro mit Preis und Planungsstand 2004 kalkuliert. Auf dieser Basis wurde die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG am 2. April 2009 unterzeichnet.

10. Wird der Bund, wie vertraglich vorgesehen, die im Juli 2010 bereits eingestandenen 865 Mio. Euro Baukostensteigerung beim Projekt NBS Wendlingen–Ulm vollständig tragen oder strebt er eine höhere Kostenbeteiligung von den anderen Projektbeteiligten an?
11. Müsste der Finanzierungsvertrag zur NBS Wendlingen–Ulm geändert werden, wenn sich Dritte an den Baukostensteigerungen stärker beteiligen sollen als bisher?
12. Wäre eine solche Vertragsänderung einseitig durch einen der Vertragsbeteiligten möglich, oder bräuhete es dafür das Einverständnis aller Vertragsbeteiligten?

Die Fragen 10, 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung wird nach dem Vorliegen des Antrags der DB AG zur Kostenfortschreibung formal geklärt werden. Eine etwaige Anpassung der Finanzierungsvereinbarung erfolgt im Einvernehmen aller Beteiligten.

13. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wurde jeweils für die beiden Teilabschnitte Wendlingen–Ulm und Ulm–Augsburg der ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg errechnet?

Im Zuge der aktuellen Überprüfung der Bedarfsplanmaßnahmen im Schienenbereich wurden die verkehrlichen Wirkungen für die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg in ihrer Gesamtheit beurteilt. NKV für Teilstrecken liegen nicht vor.

14. Warum wurde in der gesamten Bedarfsplanüberprüfung nur eine einzige Variante gerechnet, bei der vom Zielnetz 2025 abgewichen und unterstellt wurde, dass ein Bedarfsplanprojekt (ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg) zeitlich vor einem anderen (Mottgers-Spange) realisiert wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

15. Welcher Unterschied besteht in der Realisierungswahrscheinlichkeit der Mottgers-Spange mit einem ermittelten NKV von 2,0 im Unterschied zur NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar (Frankfurt–Mannheim) mit einem NKV von 1,2, die beide dem Zielnetz 2025 angehören?

Der Korridor Rhein/Main–Rhein/Neckar ist ein großer Engpass im deutschen Eisenbahnnetz. Deshalb betreibt die DB Netz AG die Planungen für die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar. Nach heutigem Stand muss davon ausgegangen werden, dass eine Inbetriebnahme der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar wesentlich früher erfolgen wird als für die Mottgersspange. Zudem hat die Bedarfsplanüberprüfung gezeigt, dass im Hinblick auf den Projektzuschnitt der Neubaustrecke noch Optimierungsbedarf besteht. Dies hat auch Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis.

16. Welches NKV würde sich für die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg ergeben, wenn die Variante unterstellt wird, dass die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar (Frankfurt–Mannheim) zeitlich später realisiert wird?

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung wurde eine Konstellation, die davon ausgeht, dass die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar nicht realisiert werden wird, nicht bewertet.

17. Hält es die Bundesregierung für seriös, das Ergebnis der Variantenuntersuchung für die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg ohne Mottgers-Spange in Anlage 3 grafisch so darzustellen, als sei der NKV-Wert der Variantenuntersuchung der maßgebliche und mit den NKV-Werten der anderen untersuchten Projekten vergleichbar?

Die durch den Eisenbahnknoten Frankfurt/Main in Richtung München verlaufenden Verkehre können Routen über Würzburg und über Stuttgart nutzen. Damit stehen auf diesen Achsen die Bedarfsplanprojekte ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg und ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Mottgersspange) in Konkurrenz zueinander.

Die Planungen für die Mottgersspange befinden sich in einem sehr frühen Stadium, so dass nach derzeitigem Stand eher mit einer langfristigen Realisierung des Projekts zu rechnen ist. Ganz anders stellt sich die Situation bei der ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg dar, für die bereits 2009 die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde und die kurz vor Baubeginn steht. Nach heutigem Stand muss davon ausgegangen werden, dass eine Inbetriebnahme der ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg wesentlich früher erfolgen wird als die der

Mottgersspanne. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung wurde diesem Fall Rechnung getragen. Das gilt auch für die Darstellung der Ergebnisse im Schlussbericht der Gutachter.

18. Welche Annahmen führten dazu, dass auf der Neubaustrecke Güterverkehre prognostiziert werden, obwohl im Vergleich die Altstrecke im Filstal sowohl die Kapazität hat, um den unterstellten Güterverkehr auf der NBS zu bewältigen als auch niedrigere Steigungsparameter und geringere Trassengebühren aufweisen kann, wodurch sie für den Güterverkehr attraktiver ist als die Neubaustrecke?

Das Güterverkehrsaufkommen zwischen Stuttgart und Ulm wurde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung nach heute üblichen und bereits marktfähigen Standards prognostiziert und auf das Eisenbahnnetz umgelegt. Da die Neubaustrecke tagsüber sehr stark vom Personenverkehr genutzt wird, können nur Güterzüge in der Nacht den Laufweg über die Neubaustrecke nutzen. Im Modell wird prognostiziert, dass dies 16 Güterzüge sein werden. Dieses Ergebnis der modellhaften Umlegung des Güterverkehrs ergibt sich aus der geringfügig schnelleren Transportgeschwindigkeit auf der Neubaustrecke gegenüber der Altstrecke. Für das Bewertungsergebnis ist allerdings ohne Bedeutung, ob diese 16 Güterzüge auf der Neubaustrecke oder auf der Bestandsstrecke verkehren, da die Wirkung der Neubaustrecke in der Kapazitätserweiterung im Bereich Wendlingen–Ulm insgesamt besteht. Da freie Trassen in den Nachtstunden auch auf der Altstrecke bestehen, könnten diese 16 Güterzüge auch die Bestandsstrecke nutzen. Hierdurch würde sich der Nutzen nicht ändern, da diesem die netzweite Verlagerung zu Grunde liegt.

19. Welche Schlüsse für die Prognose von Schienengüterverkehr auf der NBS Wendlingen–Ulm zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass auf der NBS Nürnberg–Ingolstadt auch dann keine Güterzüge verkehren, wenn es erlaubt ist, also nachts, wenn keine schnellen Reisezüge die Strecke befahren?

Über die Zuweisung von Zugtrassen entscheidet die DB Netz AG als Betreiberin des Schienennetzes auf der Grundlage der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird im Einzelfall von der Bundesnetzagentur überwacht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt eine nachträgliche Bewertung der NBS Nürnberg–Ingolstadt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der tatsächlichen Nutzung bzw. Nichtnutzung durch den Güterverkehr?

Aussagen hierzu sind erst möglich, wenn eine Ex-Post-Bewertung für ein Projekt durchgeführt ist. Für die NBS Nürnberg–Ingolstadt ist dies noch nicht der Fall.

21. Welcher Nutzenanteil wird dem Güterverkehr auf der NBS Wendlingen–Ulm zugerechnet, und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis würde sich ergeben, wenn kein Güterverkehr auf dieser Strecke angenommen würde?

Die Neubaustrecke ist von ihren verkehrlichen Wirkungen her ein Projekt, das primär dem Personenverkehr dient. Gleichzeitig ergeben sich positive Effekte für den Güterverkehr durch die Verlagerung des Personenverkehrs auf die Neubaustrecke und die zusätzlichen Kapazitäten der Neubaustrecke in der Nacht.

Der Anteil des Nutzens für den Schienengüterverkehr an dem Gesamtnutzen für die NBS Wendlingen–Ulm beträgt 718,4 Mio. Euro (etwa 24 Prozent).

22. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis würde sich für die NBS Wendlingen–Ulm ergeben, wenn die unterstellten Tunnelkilometerkosten von den unterstellten 30 Mio. Euro auf 40 bzw. 50 Mio. Euro steigen würden (zum Vergleich: die Tunnelkilometerkosten für den Gotthardbasistunnel in der Schweiz liegen nach Auskunft des BMVBS bei 64 Mio. Euro)?

Entsprechende Untersuchungen wurden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung nicht angestellt.

23. Wie bewertet die Bundesregierung die verfassungsrechtliche Auffassung unter Berufung auf Artikel 104a des Grundgesetzes, dass sich das Land Baden–Württemberg nicht an den Kosten eines Bedarfsplansprojekts des Bundes beteiligen darf, da dieses im ausschließlichen Kompetenzbereich des Bundes liegt?

Grundsätzlich finanziert der Bund Vorhaben des geltenden Bedarfsplans gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Dies gilt auch für die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm. Einschlägig ist hier § 9 BSWAG mit dem Satz „Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen des Bundes, deren Schienenwege gebaut oder ausgebaut werden sollen, und denjenigen Gebietskörperschaften oder Dritten, die den Bau oder Ausbau ganz oder teilweise finanzieren.“ Dementsprechend wurde zwischen der Deutschen Bahn Netz AG und dem Bund sowie mit dem Land Baden–Württemberg, das teilweise die NBS Wendlingen–Ulm finanziert, jeweils eine Vereinbarung geschlossen. Das Land ermöglicht damit die parallele Fertigstellung der NBS mit dem Vorhaben Stuttgart 21, das nur gemeinsam mit der NBS die vom Land erwartete Wirkung für den Nahverkehr entfaltet. Für diesen sind die Länder zuständig.

24. Welche eigenen Rechtsgutachten und mit welchen Ergebnissen hat die Bundesregierung in der Vergangenheit zu der Frage beauftragt, wenn Länder sich an Kosten für eine Aufgabe beteiligen wollen, die verfassungsrechtlich eindeutig im ausschließlichen Kompetenzbereich des Bundes liegen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

25. Trifft es zu, dass der Ausbau des Bahnknotens Stuttgart Teil der Bedarfsplanmaßnahme „2. Weiterer Bedarf, lfd. Nr. 10 Ausbau von Knoten (3. Stufe)“ ist, wie der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer, in seiner schriftlichen Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 10. November 2010 schreibt?

Falls ja, warum hat der Ausbau des Knotens Stuttgart die niedrigste Priorität (Weiterer Bedarf, 3. Stufe) beim Knotenausbau im Bedarfsplan Schiene erhalten, und welche Knotenausbaumaßnahmen (Auflistung nach Einzelmaßnahmen) haben eine höhere Priorität und sind noch nicht umgesetzt?

Welche Einzelmaßnahmen des Ausbaus des Knotens Stuttgart sind Bedarfsplanmaßnahmen und müssten durch den Bund gezahlt werden?

Nein.

