

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms, Sylvia Kotting-Uhl, Birgitt Bender, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kostenentwicklung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

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 Ausbautats 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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 Jahresscheiben 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?
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?
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?
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?
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?
19. Wurden engmaschig geophysikalische Vorerkundungen auf Karsthohlräume im geplanten Trassenverlauf durchgeführt?
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?
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)?
23. Warum wurde beim geplanten Steinbühl tunnel, der auf über 4 Kilometer Länge durch besonders verkarstetes Gestein verlaufen soll, auf Erkundungsstollen verzichtet?
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?
25. Wurden Zeitpuffer für Stabilisierungsmaßnahmen und eventuelle Baustillstände in die Bauplanung einberechnet?
26. Können abdichtende Maßnahmen, Hohlraumverfüllungen oder die Bautätigkeit selbst die Grundwasserströme dauerhaft verändern und die Trinkwassergewinnung gefährden?
27. Sind Umleitungssysteme für Grundwasser möglich und in der Bau- und Kostenplanung berücksichtigt?

Berlin, den 15. Februar 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

