

Bitte aufbewahren!

29.09.2010



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Vorsitzenden des Ausschusses für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Herrn Winfried Hermann MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: Bericht zum Thema "Aktuelle Kostenentwicklung bei der
Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und des Gesamtprojektes
Stuttgart 21"**

Datum: Berlin, *27.09.10*
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

lieber Winfried Hermann,

beiliegend erhalten Sie den gewünschten Bericht zum Thema „Aktuelle
Kostenentwicklung bei der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und
das Gesamtprojektes Stuttgart 21“.

Für eine Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses durch Ihr
Sekretariat wäre ich dankbar.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Enak Ferlemann

Anlagen



Bericht zum Thema „Aktuelle Kostenentwicklung bei der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und des Gesamtprojektes Stuttgart 21“

Sachstand

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG (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 als Aufgabenträger an der Finanzierung. Das Konzept "Stuttgart 21" sieht die unterirdische Verlegung des Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof und die Umgestaltung des Knotens Stuttgart vor. Das Projekt Stuttgart 21 hat große städtebauliche Aspekte. Freiwerdende Flächen (ca. 100 ha) stehen dann für eine neue städtebauliche Planung zur Verfügung. Weitere Elemente des Vorhabens sind u. a. die Anbindung des Flughafens Stuttgart an die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm sowie die Führung der Gäubahn zum/vom Hauptbahnhof Stuttgart über die Flughafen-S-Bahn-Strecke.

Die Einzelfinanzierungsvereinbarungen zu beiden Vorhaben wurden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesrechnungshof zwischen Bund und DB AG am 02. April 2009 unterzeichnet.

Im Februar 2010 wurde das Projekt offiziell begonnen.

Die NBS Wendlingen – Ulm ist Bestandteil des „Vordringlichen Bedarfs“ des geltenden Bedarfsplans für die Schienenwege. Es besteht ein großes Bundesinteresse. Sowohl Stuttgart 21 als auch die NBS Wendlingen – Ulm gehören zur Magistrale für Europa, die von Paris über Stuttgart, München und Bratislava bis Budapest führt. Der Raum Stuttgart und die Strecke über die Alb nach Ulm sind erhebliche Engpässe auf dieser Relation, die mit den beiden Projekten beseitigt werden.. Die Realisierung der NBS ist ebenfalls ab 2010 vorgesehen. Die Einbindung der NBS von Wendlingen in den Knoten Stuttgart ist Bestandteil des Projekts Stuttgart 21.

Der Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesschienenwege wird nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz regelmäßig überprüft. In diesem Rahmen wird auch die NBS Wendlingen – Ulm neu bewertet. Die Ergebnisse dieses Planungsprozesses werden dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegt.

Kosten für Stuttgart 21

Die aktuelle Kostenkalkulation der DB AG hat für Stuttgart 21 Gesamtprojektkosten i.H.v. 4.088 Mio. € ergeben. Darin sind neben Bau- und Planungskosten auch inflationsbedingte Kostensteigerungen der Zukunft enthalten. Der von der DB AG angesetzte Kostenrahmen von 4.526 Mio. € wird nicht erreicht oder gar überschritten. Die Mehrkosten gegenüber den ursprünglich kalkulierten 3.076 Mio. € werden über die bereits vereinbarte Risikovorsorge i.H.v. 1.450 Mio. € ausgeglichen. Es verbleibt noch ein Risikoschirm von 438 Mio. €

Aufgrund dieser Kostenkalkulation ist die Entscheidung zugunsten Stuttgart 21 durch den Lenkungskreis am 10.12.2009 endgültig getroffen worden. Das Vorhaben wurde am 02.02.2010 offiziell begonnen.

Der Bund übernimmt mit 563,8 Mio. € aus Mitteln des Bedarfsplans für das Projekt „Stuttgart 21“ den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen - Ulm im Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von „Stuttgart 21“ erforderlich wäre. Über den genannten Betrag hinaus übernimmt der Bund keine Kostensteigerungen.

Für Stuttgart 21 sind darüber hinaus folgende Finanzierungsbeiträge vorgesehen, die aus anderen mit Bundesmitteln finanzierten Quellen stammen:

- 197 Mio. € gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz für den Nahverkehr,
- ca. 168 Mio. € aus dem GVFG-Bundesprogramm,
- 300 Mio. € aus dem Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Die Bereitstellung weiterer Finanzierungsmittel sowie die Finanzierung ggf. entstehender Mehrkosten werden in gesonderten Vereinbarungen zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH und der DB AG geregelt.

Die EU stellt in der Förderperiode bis 2013 für Stuttgart 21 114,47 Mio. € bereit. Für die Jahre 2007 bis 2009 wurden für Stuttgart - Wendlingen inkl. Stuttgart 21 rd. 4,6 Mio. € an die Bahn als Antragsteller gewährt.

Kosten für Wendlingen – Ulm:

Die für die Realisierung der NBS Wendlingen – Ulm erforderliche Finanzierungsvereinbarung wurde ebenfalls am 02.04.2009 unterzeichnet. Die Gesamtkosten für das Bedarfsplanvorhaben betragen nach dem geschätzten Kostenstand 2004 rund 2.025 Mio. €

Das Land beteiligt sich ab 2010 mit einem nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss von 950 Mio. € an der NBS und ermöglicht damit die vom Land gewünschte frühere Realisierung dieser Maßnahme. Der Bund stellt die Gesamtfinanzierung ab 2016 sicher und übernimmt wie bei allen Bedarfsplanvorhaben evtl. anfallende Kostensteigerungen.

Die EU stellt in der Förderperiode bis 2013 für die NBS 101,45 Mio. € bereit. Für die Jahre 2007 bis 2009 wurden für die Strecke Wendlingen - Ulm rd. 2,4 Mio. € an die Bahn als Antragsteller gewährt.

Nach neuen Berechnungen der DB AG belaufen sich die Gesamtkosten der NBS Wendlingen – Ulm auf rund 2,89 Milliarden Euro. Die Kostensteigerungen von 865 Millionen Euro setzen sich laut DB AG zusammen aus Preissteigerungen, die sich seit 2004 ergeben haben, in Höhe von rund 200 Millionen Euro und 665 Millionen Euro Mehrkosten für den Tunnelbau, den Bahnkörper und Erdbau wie beispielsweise Einschnitte, Dämme und Kabeltiefbau, den Bau von Brücken und Stützbauwerken sowie den Bereich Oberbau und Eisenbahntechnik. Zum letztgenannten zählt unter anderem die moderne Technik zur Zugsteuerung, European Train Control System (ETCS).

Anlagenklassen	Investitionen Mio. EUR [Gesamt]
Grunderwerb	28,833
Bahnkörper	339,783
Stützmauern	51,289
Tunnel	1.527,625
Talbrücken	35,883
Kreuzungsbauwerke	69,866
Schallschutz	5,729
Oberbau	134,260
bauliche Anlagen	0,000
Signalanlagen	73,176
Fernmeldeanlagen	16,397
Bahnstromversorgung	20,137
Fahrleitung	112,859
Anlagen Dritter	50,875
Zwischensumme	2.466,712
Amtliche Gebühren	24,667
Gesamtinvestition	2.491,379
Planungskosten	398,621
Gesamtkosten	2.890,000

Tabelle 2: NBS Wendlingen – Ulm Gesamtkosten (Angaben der DB Netz AG)

Die Kostenberechnungen der DB AG werden durch den Bund auf Plausibilität und Vollständigkeit geprüft. Ebenfalls geprüft wird derzeit die Finanzplanung der NBS Wendlingen - Ulm. Hierüber werden gegenwärtig Abstimmungen mit der DB AG geführt. Die Finanzierungsvereinbarung zur NBS Wendlingen – Ulm wird nach Klärung dann zu gegebener Zeit an die erhöhten Kosten angepasst. Hierüber wird dann auch der AVBS informiert. Die Beteiligten an beiden Vorhaben streben nach wie vor an, dass beide Vorhaben 2019 in Betrieb gehen.