



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, 06.03.2013  
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Dr. Valerie Wilms,  
Sylvia Kotting-Uhl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend  
„**Kostenentwicklung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm**“  
- Drucksache 17/12357

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens  
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-  
gefügt.

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

Enak Ferlemann

**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

Anlage  
zum Schreiben  
vom 06.03.2013

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  
**„Kostenentwicklung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“**  
- Drucksache 17/12357

- Frage 1:** *Trifft die in der Stuttgarter Zeitung vom 22. Januar 2013 veröffentlichte Aussage zu, dass die ICE Neubaustrecke (NBS) erst im Jahr 2021 in Betrieb gehen kann und eine erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Projekts trotz des späteren Inbetriebnahmeterrin nicht vorgesehen ist? Falls nein, warum nicht?*
- Frage 2:** *Inwiefern trifft es zu, dass die Kosten für die Neubaustrecke von der DB AG auf ca. 3,3 Milliarden Euro, also 369 Millionen Euro mehr als bisher bekannt, veranschlagt werden, und von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit aus?*
- Frage 3:** *Auf welche Ursachen führt die Bundesregierung die von der DB AG prognostizierten Mehrkosten zurück?*
- Frage 4:** *Welche Auswirkungen haben diese Kostenschätzungen auf die Jahresscheiben bis zur vollständigen Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (vgl. Schriftliche Frage Nr. 107 der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms auf Bundestagsdrucksache 17/9615)?*
- Frage 5:** *Inwiefern trifft es zu, dass Bund und DB AG mit unterschiedlichen Projektkosten kalkulieren, und was sind die Gründe hierfür?*
- Frage 6:** *Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit, dass durch die prognostizierten Kostensteigerungen für die Neubaustrecke das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einer erneuten Wirtschaftlichkeitsprüfung unter einen Wert von 1,0 fällt, und was wäre nach Ansicht der Bundesregierung die Folgen, wenn der Wert unter 1,0 fällt?*
- Frage 7:** *Mit welchen Auswirkungen für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm rechnet die Bundesregierung durch die voraussichtlichen Bauzeitverzögerungen beim Projekt Stuttgart 21?*
- Frage 8:** *Welche Konsequenzen erwartet die Bundesregierung durch die Kostensteigerung beim Projekt Stuttgart 21 für die Finanzierung, Abwicklung und Terminierung der NBS Wendlingen-Ulm?*

**Frage 9:** *Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Neubaustrecke unter Berücksichtigung der prognostizierten Kostensteigerungen ohne Bauzeitverzögerungen zu finanzieren, und ist die Gesamtfinanzierung für die NBS Wendlingen-Ulm dann noch gesichert?*

**Frage 10:** *In welcher Weise ist die Finanzierung für die NBS Wendlingen-Ulm nach 2018 gesichert, und welche Auswirkungen hat dies auf die geplanten Fertigstellungstermine anderer Bedarfsplanprojekte?*

**Frage 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?*

**Antwort:**

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.

**Frage 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?*

**Frage 13:** *Haben die DB AG und die Bundesregierung im Zuge der neuen Entwicklungen Alternativszenarien für Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

**Frage 14:** *Welche Auswirkungen 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?*

**Frage 15:** *Welche Auswirkungen hätte eine Alternativplanung beim Projekt Stuttgart 21 auf die NBS Wendlingen-Ulm, und muss auf Grund der zu erwartenden Kostensteigerungen beim Projekt Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen-Ulm auf andere Projekte verzichtet werden?*

**Antwort:**

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 i.H.v. 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 §§ 116 und 395 Aktiengesetz (AktG).

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

**Frage 16:** *Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für das Projekt Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen-Ulm aus den jüngsten bautechnischen Erfahrungen beim Kramer-Tunnel 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?*

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

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

**Antwort:**  
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.

**Frage 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?*

**Antwort:**  
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. 1500 Kernbohrungen mit 51.000 m Bohrlänge durchgeführt. Dies ist im Mittel eine Bohrung je 40 m Strecke. Für einfache geologische Verhältnisse reicht eine Bohrung je 100 m. (Stand 2010)

**Frage 19:** *Wurden engmaschig geophysikalische Vorerkundungen auf Karsthohlräume im geplanten Trassenverlauf durchgeführt?*

**Antwort:**

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.

**Frage 20:** *Inwieweit sind Kosten und Bauzeit durch eine grobe Vorerkundung überhaupt hinreichend realistisch einschätzbar, und in welchen Größenordnungen muss mit Abweichungen gerechnet werden?*

**Frage 21:** *Könnten Karsthohlräume und Wassereinträge zu längeren Bauverzögerungen, Stillstandzeiten oder einer Trassenverlagerung führen?*

**Antwort:**

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 ggf. angepasst.

Vertraglich sind in der Ausschreibung des am stärksten verkarsteten Steinbühltunnels Regelungen mit angenommenen Vordersätzen für Hohlräume bis zu 500 m<sup>3</sup> Volumen vorbereitet.

Eine Umtrassierung bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h würde vsl. ein Planänderungsverfahren erforderlich machen.

**Frage 22:** *Wurden die veranschlagten Kosten und Bauzeiten bei vergleichbaren Bahntunneln (Irlahüll-Tunnel in Bayern, NBS Nürnberg-Erfurt) eingehalten (bitte tabellarisch aufführen mit veranschlagten sowie tatsächlichen Kosten und Bauzeiten pro Tunnel)?*

**Antwort:**

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.

**Frage 23:** *Warum wurde beim geplanten Steinbühltunnel, der auf über 4 Kilometer Länge durch besonders verkarstetes Gestein verlaufen soll, auf Erkundungsstollen verzichtet?*

**Antwort:**

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.

**Frage 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?*

**Antwort:**

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 m<sup>3</sup> abgestimmt. Sollten größere Hohlräume auftreten, würden Einzelfallbetrachtungen mit zugehörigen Genehmigungen erforderlich.

**Frage 25:** *Wurden Zeitpuffer für Stabilisierungsmaßnahmen und eventuelle Baustillstände in die Bauplanung einberechnet?*

**Antwort:**

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.

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

**Antwort:**

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.

**Frage 27:** *Sind Umleitungssysteme für Grundwasser möglich und in der Bau- und Kostenplanung berücksichtigt?*

**Antwort:**

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.