

Kleine Anfrage

des Abg. Gerhard Stolz Bündnis 90/Die Grünen

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Kostensteigerungen beim Engelberg-Basistunnel

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch sind die Kosten des fertiggestellten Engelberg-Basistunnels im Zuge der A 81 und welche Kostensteigerung ist gegenüber den Planungen eingetreten?
2. Was sind die Ursachen für die Kostensteigerung?
3. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass die von ihr verworfenen preisgünstigeren Alternativvarianten ausreichend geprüft wurden?
4. Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Staat (Summe der Rückzahlungen an die privaten Vorfinanzierer)?
5. In welchen Jahresraten wird der Bau abgezahlt werden?
6. Mit welchem Betrag belasten die Rückzahlungen die in den kommenden Jahren in Baden-Württemberg zur Verfügung stehenden Mittel für den Bundesfernstraßenbau?
7. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass sich die private Vorfinanzierung von Verkehrswegen aufgrund der anfallenden Finanzierungskosten und der Einschränkung von Handlungsspielräumen durch die nötige Rückzahlung nicht bewährt hat?

17. 08. 99

Stolz Bündnis 90/Die Grünen

Antwort

Mit Schreiben vom 13. September 1999 Nr. 64–39–A 81 Heilbronn–Stuttgart beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Gesamtkosten für den Engelbergbasistunnel, den Umbau des Autobahndreiecks Leonberg sowie den Ausbau der A 81 nördlich des Tunnels und der A 8 im Dreiecksbereich werden voraussichtlich 850 Mio. DM betragen. Diese Kostenangabe beruht auf dem derzeitigen Stand der Abrechnung und der derzeitigen Einschätzung der Ergebnisse noch laufender Verhandlungen über Nachtragsangebote. Gegenüber dem Ausschreibungsergebnis in Höhe von 604 Mio. DM ergeben sich somit Mehrkosten von ca. 250 Mio. DM.

Zu 2.:

Die Mehrkosten ergaben sich im Wesentlichen aus folgenden Nachtragsforderungen:

- Zusätzliche Sicherungs- und Verstärkungsmaßnahmen im Tunnel aufgrund außergewöhnlicher geologischer Verhältnisse, dadurch wesentlich größere Stahl- und Betonmassen;
- Gründung der Tunnelblöcke in offener Bauweise auf Pfählen anstelle der ursprünglich geplanten Flachgründung infolge wesentlich schlechteren Baugrundes als erwartet;
- Umstellung der Tunnelblöcke in der offenen Bauweise auf wasserundurchlässigen Beton, da das ursprünglich geplante Abdichtungskonzept aufgrund der Pfahlgründung nicht mehr anwendbar war;
- schwierige Durchführung der Straßenbauarbeiten (ca. 20 große Verkehrsprovisorien sowie zahlreiche kleinere Verkehrsverschwenkungen) unter voller Aufrechterhaltung des Verkehrs (Knotenpunktsbelastung vom Leonberger Dreieck weit über 100.000 Kfz/Tag); zusätzliche provisorische Verkehrsführungen auf der Bundesautobahn.

Zu 3.:

Die Landesregierung ist nach wie vor der Auffassung, dass die seinerzeit diskutierten Alternativvarianten unter Berücksichtigung aller Belange ausreichend geprüft worden sind.

Zu 4. bis 6.:

Die Gesamtbelastung des Bundeshaushalts setzt sich aus der Bausumme, dem Bauzins und dem Refinanzierungszins zusammen und hängt im Wesentlichen von der Höhe des künftigen Zinssatzes ab. Der Refinanzierungssatz orientiert sich während der 15-jährigen Tilgungsphase am 12-Monate-Euribor (EURO Interbank Offered Rate) und wird jährlich angepasst. Deshalb kann die tatsächliche Gesamtbelastung nicht endgültig angegeben werden. Unter Zugrundelegung von 850 Mio. DM Baukosten, der tatsächlich angefallenen Bauzinsen und des zurzeit gültigen 12-Monate-Euribor ergäbe sich eine Gesamtbelastung des Bundeshaushalts von rd. 1,24 Mrd. DM und eine jährliche Rückzahlungsrate von ca. 83 Mio DM. Davon werden nach der bisherigen Regelung 50 % unmittelbar dem Landesanteil und 50 % dem Vor-

wegabzug des Straßenbauplans (gesamter Bundesfernstraßenbauetat) angerechnet.

Zu 7.:

Ein Projekt dieser Größenordnung hätte bei der angespannten Haushaltssituation des Bundes ohne private Vorfinanzierung auf absehbare Zeit nicht verwirklicht werden können. Durch die vom Bund eröffnete Finanzierungsmöglichkeit konnte schon frühzeitig ein hoher verkehrs- und volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht werden. Insoweit ist die gewählte Finanzierungsform auch aus heutiger Sicht gerechtfertigt, zumal auch für eine Finanzierung aus dem Straßenbauhaushalt Kreditaufnahmen erforderlich sind. Die Refinanzierung schränkt den wegen der Mittelkürzungen des Bundes ohnehin geringen Handlungsspielraum im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nur deshalb zusätzlich ein, weil sich die damalige Annahme und Inaussichtstellung, dass der Nachholbedarf in den neuen Bundesländern bis zum Jahr 2000 gedeckt sein würde und danach ein verstärkter Mittelrückfluss in die alten Bundesländern erfolgen könne, jetzt offensichtlich nicht bestätigt.

Ulrich Müller

Minister für Umwelt und Verkehr