Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10749**

19. Wahlperiode 06.06.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen

Die Baupreisindizes des Statistischen Bundesamts weisen seit etwa 2015 jährliche Teuerungsraten aus, die deutlich über dem langjährigen Mittel liegen. Auch der Verkehrswegebau und hier insbesondere der Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen ist von der Preisentwicklung besonders stark betroffen (vgl. Preisindizes für die Bauwirtschaft, Fachserie 17 Reihe 4, Februar 2019, www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Baupreise-Immobilienpreisindex/Publikationen/Downloads-Bau-und-Immobilienpreisindex/bauwirtschaft-preise-2170400193214.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

So haben die Fragestellenden aus DB-Kreisen erfahren, dass sich zwischen 2015 und 2017 der Durchschnittspreis je Quadratmeter Brückenfläche um ca. 53 Prozent erhöht hat. Die durchschnittliche Zahl der Angebote je Ausschreibung von Brückenbauwerken sei bis 2018 zudem auf den kritischen Wert von drei Angeboten abgesunken.

Die seit Jahren angespannte Lage in der Bauwirtschaft führt demnach zu einer massiven Kaufkraftentwertung bei den Investitionen des Bundes in die Eisenbahninfrastruktur, so dass der Bund immer „weniger Bahn“ für sein Geld bekommt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Baukostensteigerungen haben sich bei dem für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II vereinbarten Brückensanierungsprogramm, das insgesamt 875 Bahnbrücken umfasst, zwischen 2015 und 2018 ergeben (vgl. www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html#doc1527880bodyText2; bitte Baupreissteigerungen für jedes Jahr angeben)?
2. Welche absolute Kostenmehrung hat sich im Bereich der Bahnbrücken im Zeitraum 2015 bis 2018 ergeben (Differenz aus Planmenge, bewertet mit Zielpreis versus durchschnittlichem Ist-Preis 2015 – 2018)?
3. Musste die DB Netz AG auf Grund von Baukostensteigerungen beim Brückenprogramm eine Mengenreduktion vornehmen?

   Wenn ja, um wie viele Brückenbauwerke wurde das Brückenprogramm der LuFV II (ursprünglicher Umfang 875 Brücken) reduziert und welchen Wert hatten die betreffenden Bauwerke nunmehr?

juris Lex QS
03052024 ()

4. Welche Baukostensteigerungen hat die DB Netz AG bei anderen typischen Gewerken der LuFV im Zeitraum 2015 bis 2018 festgestellt (bitte für die Gewerke Oberbau, Bahnkörper, Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge, Oberleitungsanlagen, Bahnenergieversorgung und Elektrotechnik/50 Hz angeben)?
5. In welchen Gewerken sah sich die DB Netz AG auf Grund von Baukostensteigerungen zwischen 2015 und 2018 gezwungen, die ursprünglich vorgesehenen Planmenge der LuFV II zu reduzieren und wie hoch fiel die Mengenreduktion in den jeweiligen Gewerken aus (bitte Planmenge mit Zielpreis und Ist-Preis gegenüberstellen und die daraus resultierende Mengenreduktion je Gewerk angeben)?
6. Wie wirkten sich die Baupreissteigerungen zwischen 2015 und 2018 auf die Planmenge im Bereich Oberbau aus?

   Wie viele Gleiskilometer konnten gegenüber der Planmenge nicht saniert und wie viele Weicheneinheiten nicht erneuert bzw. ausgetauscht werden?
7. Wie haben sich die Vergabepreise beim LuFV-Brückenprogramm zwischen 2015 und 2018 entwickelt (bitte Ist-Baukosten in Euro/m² Brückenfläche für die betreffenden Jahre angeben)?
8. Wie hat sich der Durchschnittspreis pro m² Brückenflächen im Zeitraum 2015 bis 2018 entwickelt (bitte für jedes Jahr aufschlüsseln)?
9. Gibt es Unterschiede bei der Entwicklung der Baupreissteigerungen nach Größe der Brückenbauwerke?

   Wenn ja, welche Unterschiede bei den Baupreissteigerungen waren nach Größe der Brückenbauwerke im genannten Zeitraum feststellbar (bitte Ist-Baukosten in Euro/m² Brückenfläche für die betreffenden Jahre und Brückengrößenklassen angeben)?
10. Rechnet die Bundesregierung bei den LuFV-Maßnahmen mit einer gewissen Entspannung der Baupreisentwicklung im Bereich der Ingenieurbauwerke nachdem der Nachfragepeak erreicht wurde?

    Wenn ja, in welchem Umfang?

    Wenn nein, warum nicht?
11. Ist es zutreffend, dass die Anzahl der abgegebenen Angebote bei der Ausschreibung von Bauleistungen im Schienennetz (insbesondere bei Bahnbrücken) – wie es die Fragestellenden aus Kreisen der DB erfahren haben – rückläufig ist und wenn ja, was sind die Gründe dafür, dass sich immer weniger Baufirmen auf die Ausschreibungen der DB Netz AG bewerben?
12. Wie hat sich die durchschnittliche Anzahl der je Ausschreibung abgegebenen Angebote bei Brückenbauwerken seit 2015 entwickelt und welche Rückschlüsse auf den Wettbewerb bzw. die Wettbewerbsintensität im Baugewerbe ergeben sich daraus?
13. Liegen der Bundesregierung bzw. der DB AG bereits Informationen über die Baupreisentwicklung im ersten Quartal 2019 vor und wenn ja, welche Baupreissteigerungen sind in relevanten Gewerken feststellbar?
14. Sind die im Rahmen der LuFV II festgestellten Baupreissteigerungen in ihrem Ausmaß grundsätzlich auch bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans Schiene feststellbar?
15. Welche Baukostensteigerungen hat die DB Netz AG bei den bestimmenden Gewerken der Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplan Schiene im Zeitraum 2015 bis 2018 festgestellt (bitte für die Gewerke Oberbau, Bahnkörper, Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge, Oberleitungsanlagen, Bahnenergieversorgung und Elektrotechnik/50 Hz angeben)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
03052024 ()

16. Welche Investitionen sind für die bereits im Bau befindlichen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene vom Bund und der DB Netz AG noch aufzubringen (bitte für jedes Bedarfsplanvorhaben gesondert unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich – also unterjährig – aufgetretenen Baupreissteigerungen angeben)?
17. Sind auf Grund der überdurchschnittlichen Baupreissteigerungen bei den im Bau befindlichen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene Anpassungsfinanzierungsvereinbarungen erforderlich geworden?

    Wenn ja, bei welchen Vorhaben hat die Bundesregierung daher Anpassungsfinanzierungsvereinbarungen mit der DB Netz AG abgeschlossen (bitte Datum und Umfang der Finanzierungsvereinbarung benennen)?
18. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Hauptursachen für die überdurchschnittlichen Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen?
19. Musste die DB Netz AG bei den Vorhaben des Bedarfsplans Schiene bereits gegenüber vorherigen Planungen Mengenreduktionen vornehmen bzw. den Beginn von Neu- und Ausbauvorhaben verschieben?

    Wenn ja, bei welchen Vorhaben ist dies seit 2015 notwendig geworden?
20. Mit welchen Baukosten rechnet die Bundesregierung aktuell bei den noch nicht begonnenen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene (bitte aktuelle Baukostenschätzung für jedes noch nicht begonnene Vorhaben des Bedarfsplans Schiene einschließlich des Datums bzw. Jahres der Aktualisierung der jeweiligen projektbezogenen Baukostenschätzung bzw. Baukostenermittlung angeben)?
21. Mit welchen Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen kalkuliert die Bundesregierung für die Jahre 2019, 2020 und 2021 bei der Bemessung der Haushaltsmittel?
22. Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung ihre Erkenntnisse über Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen für die Haushaltsaufstellung, die Budgetplanung und die mittelfristige Finanzplanung?
23. Wie stark lässt sich nach Einschätzung der Deutschen Bahn der Preisanstieg bei den Bauwerken, die auch von Baufirmen die im Straßenbau tätig sind, dadurch abbremsen, dass der Bund seine Investitionen im Bereich Straßenaus- und Neubau zurückfährt (Hinweis: Die Deutsche Bahn hat bei der in der Einleitung erwähnten Veranstaltung darauf hingewiesen, dass der Preisanstieg auch mit dem hohen Auftragsvolumen im Bereich des Straßenbaus zusammenhängt)?
24. Ist der Bund bereit, seine Investitionen für den Neu- und Ausbau von Straßen herunterzufahren, um den Preisanstieg im Bereich der Bahnprojekte zu dämpfen?

Berlin, den 14. Mai 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
03052024 ()

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
03052024 ()