



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DIE PRESSESTELLE

Zusätzliche Informationen zur Finanzierung der Großen Wendlinger Kurve

Hintergründe zum gewählten Finanzierungsweg

Das Ministerium für Verkehr hatte sich intensiv für eine Finanzierung des zweiten Gleises der Wendlinger Kurve (Große Wendlinger Kurve – GWK) als Bedarfsplanvorhaben des Bundes eingesetzt. Schließlich handelt es um eine Eisenbahninfrastruktur des Bundes und um eine Engpassbeseitigung die nicht nur dem Regionalverkehr, sondern auch dem Schienenverkehr insgesamt auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und darüber hinaus zugutekommt. Eine entsprechende Anmeldung des Projekts für den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) war jedoch nicht erfolgreich.

Auch für eine Finanzierung aus Mitteln des Bundes für den Deutschlandtakt, für dessen Umsetzung das Projekt von den Gutachtern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als notwendig erachtet wurden, ergab sich zum aktuellen Zeitpunkt keine Perspektive. Eine Aufnahme in das Projekt Stuttgart 21 (da dort nur optional vorgesehen) wie auch als eigenes neues Projekt im Bundesförderprogramm auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wurde von der DB bzw. dem Bund nicht befürwortet.

Da gleichzeitig der Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke deutlich voranschreiten, gab es nur noch den nun eingeschlagenen Weg einer Vorfinanzierung des Landes mit der unten aufgezeigten Refinanzierung, um dieses wichtige Projekt zur Vermeidung eines zukünftigen Engpasses im Schienennetz nicht zu verbauen.

Das Land hat deshalb die Initiative ergriffen und geht auch ins Risiko, sonst wäre dauerhaft ein Engpass entstanden!

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter: www.vm.baden-wuerttemberg.de/datenschutz. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Details der beabsichtigten Finanzierung

Der dem Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zu Grunde liegende Kostenstand von 100 Mio. Euro basiert auf einer Kostenberechnung der DB für den ersten Abschnitt (Einbindung der GWK in die NBS Stuttgart – Ulm) und einer von der DB fortgeschriebenen Kostenschätzung der im Auftrag des Landes erstellten Machbarkeitsstudie für den zweiten Abschnitt (Tunnel und Einbindung in die Neckartalbahn). Dies beinhaltet auch Reserven für Unvorhergesehenes und Nachträge.

Die komplette Finanzierung erfolgt zunächst aus Landesmitteln. Der Bund beteiligt sich nicht direkt an der Großen Wendlinger Kurve. Er hat jedoch zugesagt für die Nahverkehrsanteile im Projekt Stuttgart 21 eine Indexierung vorzunehmen, d.h. die vorgesehenen Bundesfinanzhilfen über die Bauzeit mit Baupreisindex fortzuschreiben.

⇒ Diese Indexierungsmöglichkeit war bereits in der Gemeinsamen Erklärung zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm mit dem Bund aus dem Jahr 2009 angelegt. Aufgrund der seit 2008 bis Ende 2018 eingetretenen indexbedingten Baupreissteigerung rechnet das Land mit einer Entlastung von 55 Mio. Euro und wegen der Fortschreibung über die Bauzeit mit einer weiteren Erhöhung dieser Entlastung. Eine solche Entlastung würde dem Land wie auch den kommunalen Partnern an der Finanzierung (siehe unten) zugutekommen.

⇒ Entsprechend dem Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 führen zusätzliche GVFG-Mittel des Bundes zu einer teilweisen Entlastung des Landes am Projekt Stuttgart 21. Die Auszahlung erfolgt jedoch zeitversetzt entsprechend dem Baufortschritt der GVFG-Projekte am Flughafen und der Kleinen Wendlinger Kurve.

⇒ Das Land wird somit über die zusätzlich in Aussicht gestellte zusätzliche Finanzierung des Bundes in die Lage versetzt, zusammen mit den Finanzierungsbeiträgen regionaler Partner das Projekt Große Wendlinger Kurve zu finanzieren.

Nach Bewertung des Landes ergibt sich folgendes Finanzierungstableau:

Kostenstand Nov. 2018 und erwarteter gesamter Finanzierungsbedarf	100 Mio. Euro	<i>Stand Kostenschätzung Realisierungs- und Finanzierungsvertrag</i>
<i>Davon:</i>		
Bund	55 Mio. Euro	<i>(Indexierung GVFG Stuttgart 21 Stand Nov. 2018)</i>
<i>Verbleibender Finanzierungsbedarf</i>	<i>45 Mio. Euro</i>	
Land	22,5 Mio. Euro	
VRS	11,25 Mio. Euro	<i>Bei Höchstgrenze 12,5 Mio. Euro (Finanzierungsdeckel)</i>
Neckar-Alb	11,25 Mio. Euro	<i>Bei Höchstgrenze 12,5 Mio. Euro (Finanzierungsdeckel)</i>

Mit dem Verband Region Stuttgart (VRS) und der Region Neckar-Alb (vertreten durch die Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalbkreis) befinden sich finanzielle Beteiligungen von jeweils bis zu 12,5 Mio. Euro in Abstimmung. Eine vertragliche Regelung der Beteiligung von VRS und Landkreisen soll im Laufe des Jahres erfolgen.

Falls sich die Finanzierungsanteile des Landes im Projekt Stuttgart 21 noch stärker reduzieren als prognostiziert, wird das Land diese Reduzierung zu einem Anteil von je einem Viertel an die Landkreise der Region Neckar-Alb und den VRS weitergeben. Falls sich die Kosten der GWK erhöhen sollten, wird sich auch der Finanzierungsanteil der Landkreise und des VRS um ein Viertel der Kostensteigerung erhöhen (allerdings wird der Finanzierungsbeitrag der Landkreise und des VRS auf höchstens 12,5 Mio. Euro begrenzt).

Sollte die GWK wegen höherer Baupreise 110 Mio. € kosten, rechnet das VM mit folgender Finanzierung:

Bund	60 Mio. € (aufgrund indexbedingter Erhöhung)
Land	25 Mio. €
VRS	12,5 Mio. €
Neckar-Alb	12,5 Mio. €