



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

Berlin, 22.10.08

Baukostenexplosion bei Großbauprojekten belegt

Kostenkalkulation für die Beltquerung vermutlich betroffen

Wie die SPD-Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn mitteilt, besteht aktuell die Gefahr „erheblicher Preissteigerungen“ bei großvolumigen Bauvorhaben, wie aus dem „Bericht zur Preisentwicklung bei Großbauprojekten des Bundes“ hervorgeht, der kürzlich vom Bundesverkehrsministerium und -finanzministerium dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegt wurde. Der Bericht des Ministeriums stützt sich auf aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes und belegt (Zitat) „bei nahezu allen laufenden Planungs- und Bauvorhaben seit einem Jahr sehr deutliche Preissteigerungen. Sie liegen unabhängig von Art, Größe und Komplexität der Maßnahmen seit Anfang 2007 mindestens in einer Größenordnung von 7 bis 10%.“ Die preisliche Entwicklung wirke sich „bei gleich bleibenden Investitionsausgaben spürbar auf die realen Bauleistungen und damit die geplanten Infrastrukturprojekte aus.“

Als Mitglied des Haushaltsausschusses stellt Bettina Hagedorn klar: „Der Bericht ist ein alarmierendes Indiz dafür, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan, der 2010 fortgeschrieben wird, dramatisch unterfinanziert ist. Die kalkulierten Kosten für Großbauprojekte sind oft mindestens fünf Jahre alt und damit heute völlig unrealistisch. Auch der Transrapid bei München ist letzten Endes an explodierenden Kosten gescheitert. Jahr für Jahr hat der Haushaltsausschuss dem

Verkehrsministerium zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt, die durch Kostensteigerungen permanent 'aufgefressen' werden."

Der Bericht nennt als Gründe der allgemeinen Preisentwicklung vor allem „überproportionale Preissteigerungen bei Hochbauprojekten, die einen großen Aufwand an stark verteuerten Baustoffen (z.B. Stahl oder Buntmetall) erfordern. Hinzu kommen die allgemeinen Preissteigerungen für Energie.“ Konkret sind die Baupreisindizes im Jahresdurchschnitt 2007 allein gegenüber dem Vorjahr 2006 um 6,2 bis 7,5% gestiegen. Als ein Ergebnis hält die Studie fest, dass „die Entwicklung der Erzeugerpreise für die wichtigen Baustoffe zum Teil weit über die allgemeine Baupreisentwicklung hinausgeht. Infrastrukturbauten, die einen überproportional hohen Einsatz solcher Baustoffe erfordern, verteuern sich folglich weit oberhalb der allgemeinen Baupreisentwicklung.“

Diese Aussage wird weiter konkretisiert:

„- So haben sich bspw. die Preise für Betonstahl von Februar 2005 bis Februar 2008 um mehr als 50% erhöht. Allein von Januar 2007 bis Januar 2008 betrug der Preisanstieg fast 15%.

- Die Preise für Betonformstahl und Kupfer (hoher Anteil im Eisenbahnbau, Wasserbau, Brückenbau) haben sich seit 2000 verdoppelt.

- Die Energieintensität der Zementherstellung lässt angesichts der weiter steigenden Energiepreise für 2008 ebenfalls einen Anstieg der Rohstoffpreise für Zementprodukte erwarten.“

Hagedorn weist mit Nachdruck vor allem auf ein Ergebnis der Studie hin: (Zitat) „Besonders anfällig für außergewöhnliche Preissteigerungen scheinen sehr komplexe Bauvorhaben mit Gesamtkosten jenseits von 100 Mio. Euro zu sein, [...] hier werden aktuell Kostensteigerungen von bis zu 100% beobachtet.“ Hagedorn hierzu: „Diese alarmierenden Zahlen müssen jedem bewusst sein, der bei der möglichen Beltquerung von einer zusätzlichen Sundbrücke oder gar noch teureren Tunnellösungen träumt. Ist es verantwortbar, solche Extrawünsche zu Lasten von dringend notwendigen Infrastrukturprojekten im Großraum Hamburg zu verwirklichen, wo Autos und LKW täglich im Stau stehen?“

In dem Bericht wird zudem besonders auf den Aspekt hingewiesen, dass sich „bei vielen aktuellen Baumaßnahmen die Zahl der Bieter deutlich reduziert hat und z.T. nur noch wenige Angebote eingereicht werden und damit kein ausreichender Wettbewerb besteht. Gerade bei komplexen schwierigen Bauvorhaben mit großen Volumen und Bündelung der Durchführungsverantwortung reduziert sich der Bieterkreis i.d.R. auf nur noch wenige Bieter/Bietergemeinschaften.“

Für den konkreten Fall einer Brücke über den Fehmarnbelt sind insbesondere die Bereiche Straßen- und Eisenbahnbau von Bedeutung. Hierzu sagt der Bericht: „Im allgemeinen Straßenbau werden in jüngerer Zeit überproportionale Preissteigerungen beobachtet. [...] Die Preise für Bitumenerzeugnisse sind im Verlauf des Jahres 2007 um 22% gestiegen; seit 2000 betrug der Anstieg 86%.“ Zu den Preissteigerungen im Eisenbahnbau heißt es: „Die Gründe hierfür sind die gleichen wie im Straßenbau. Hinzu kommt, dass der gegenüber dem Straßenbau höhere Einsatz metallurgischer Erzeugnisse (Stahl, Kupfer) zusätzlich preistreibend wirken. Auch bei weniger komplexen Projekten wie z.B. im Bereich Oberbau sind in den letzten Jahren [...] zweistellige Preissteigerungen aufgetreten.“

Hagedorn hierzu: „Wenn man den Bericht ins Verhältnis setzt zur Fehmarnbeltquerung, unterstreicht er, was ich schon mehrfach geäußert habe: Die alten Berechnungen für die Brücke samt Hinterlandanbindung sind völlig unrealistisch! Dass, wie behauptet wird, Mautgebühren die Brücke innerhalb von drei Jahrzehnten refinanzieren könnten, ist sowohl wegen der zu hoch kalkulierten Verkehrsprognosen wie auch angesichts der unrealistischen Baukosten völlig illusorisch.“

Allen, die sich jetzt für einen Tunnel aussprechen, sei es zwischen Rødby und Puttgarden oder auch durch den Fehmarnsund, seien auch die Aussagen des Berichts zu den Preissteigerungen im Tunnelbau ans Herz gelegt: „Im Tunnelbau sind die Preise in den letzten Monaten erheblich stärker gestiegen; z.T. um 30% gegenüber 2005/2006, in Einzelfällen auch darüber hinaus.“ Besonders im Bereich des Eisenbahnbaus sind „große Preissteigerungen (bis zu 60%) aktuell bei (Groß)Projekten mit speziellen Anforderungen – bspw. Tunnelprojekte“ zu verzeichnen.“