

Presseinformation

**Im Landtag von
Baden-Württemberg**

Die Grünen Bündnis⁹⁰

Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart
Tel: 0711-2063-678/687/683
Fax: 0711-2063-660
schmitt@gruene.landtag-bw.de
<http://www.bawue.gruene-fraktion.de>

Stuttgart, den 16.10.2003

Auswirkungen der Finanzprobleme bei der Deutschen Bahn AG auf den Schienenfernverkehr in Baden-Württemberg

Pressekonferenz 16.10.2003
mit MdL Boris Palmer, verkehrspolitische Sprecher

Sperrfrist: Donnerstag, 16.10.2003, 10.00 Uhr

Auswirkungen der Finanzprobleme bei der Deutschen Bahn AG auf den Schienenfernverkehr in Baden-Württemberg

Das Sechsmilliardenloch bei der Deutschen Bahn AG

Pressekonferenz 16.10.2003 mit MdL Boris Palmer

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG (DB), Hartmut Mehdorn, hat im September mit der Behauptung Furore gemacht, im Zeitraum von 2003 bis 2007 stünden der Bahn sechs Milliarden Euro weniger Bundesmittel zur Verfügung. Die DB müsse daher die Realisierung neuer ICE-Strecke prüfen und möglicherweise zeitlich strecken oder verschieben.

Ziel: Planungssicherheit

Im Vergleich der mittelfristigen Finanzplanung 2003-2006 und der mittelfristigen Finanzplanung 2004-2007 des aktuellen Haushaltsentwurfes des Bundes sinken die Zuweisungen für die Schiene tatsächlich um knapp 1 Mrd. Euro oder rund 200 Mio. Euro pro Jahr. Diese Kürzung der Ansätze erfolgte einseitig durch das Bundesfinanzministerium und wird von der grünen Bundestagsfraktion nicht mitgetragen. Ziel der Grünen ist es, der Bahn Planungssicherheit zu geben und die Investitionen in das Schienennetz auf dem hohen Niveau von 4,3 Mrd. € pro Jahr weiter zu führen. Zum Vergleich: Im Jahr 1998 betrug die Bundesinvestitionen in das Schienennetz 3,4 Mrd. €.

Der verbleibende Fehlbetrag von 5 Mrd. € setzt sich wie folgt zusammen: 2,6 Mrd. € resultieren aus einseitig erhöhten Ansätzen der Bundeszuschüsse durch Bahnchef Mehdorn. Bereits in einer Aufsichtsratssitzung im Dezember 2002 wurde diese Differenz in einer Protokollnotiz festgehalten. Mit diesen Bundesmitteln konnte Mehdorn niemals rechnen. Weitere 1,8 Mrd. € resultieren aus Kostenüberschreitungen der Projekte Knoten Berlin, Neubaustrecke Frankfurt - Köln und Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt. Die Finanzierungsvereinbarungen zu den entsprechenden Projekten sehen bei Kostenüberschreitungen vor, dass diese von der Bahn selbst zu tragen sind („Höchstpreisvereinbarungen“). Schließlich fehlen der Bahn 600 Millionen € im Zusammenhang mit dem Bundeseisenbahnvermögen. Von den genannten 6 Mrd. € sind also drei Viertel nicht dem Bund sondern allein der Bahn anzulasten.

Auswirkungen auf Großprojekte

Da 65% der Investitionen der DB in den Fahrweg fließen, hat das Unternehmen nur geringe Spielräume, auf die neue Situation mit Kürzungen von Investitionen in Fahrzeuge oder Bahnhöfe zu reagieren. Die nun zu Tage getretene Mittelknappheit wird im Wesentlichen im Bereich des Fahrwegs zu kompensieren sein – entweder durch die DB selbst oder durch den Bund. Deckt die DB den Fehlbetrag aus Eigenmitteln, so werden die Investitionsmittel für den Streckenneubau über mehrere Jahre gebunden. Zahlt der Bund die Rechnung, wird bei gleich bleibenden Etats der Investitionstopf für neue Projekte entsprechend kleiner. **In beiden Fällen ist ein Verschieben oder eine Streichung von Großprojekten unausweichlich.**

Für die Jahre 2004 und 2005 sieht die DB folglich keinen Raum für zusätzliche Projekte. Neben Investitionen in die Bestandsinfrastruktur sollen nur begonnene Projekte weitergeführt und abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen erfüllt werden. Für die Jahre 2006 bis 2008 ist mit Streichungen und Verschiebungen bei geplanten Projekten zu rechnen. Näheres wird von der für den 23. Oktober geplanten Aufsichtsratssitzung erwartet.

Auch wenn die DB bislang keine Aussagen zu einzelnen Strecken gemacht hat, sind Auswirkungen der Finanzprobleme auf Projekte in Baden-Württemberg wahrscheinlich. Wegen der sehr differenzierten Finanzierungsmodalitäten sind die einzelnen Projekte in unterschiedlicher Weise betroffen. Ein wesentlicher Faktor ist dabei der Anteil der Eigenmittel, den die DB beisteuern soll.

Viergleisiger Ausbau der Rheinschiene Rastatt-Base

Der Ausbau der Rheinschiene wird voraussichtlich von der allgemeinen Finanzknappheit **am wenigsten betroffen**. Wegen der besonderen Bedeutung der Rheinschiene für den Güterverkehr und der vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Schweiz übernimmt der Bund die Kosten zu mehr als 95%. Für den ersten Bauabschnitt (Katzenbergtunnel) besteht bereits eine Finanzierungsvereinbarung mit entsprechender Mittelbindung durch Verpflichtungsermächtigungen.

Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar und Bypass Mannheim

Für die geplante Neubaustrecke von Frankfurt in die Rhein-Neckar-Region mit Anschluss an die vorhandene Schnellfahrstrecke nach Stuttgart läuft das **Raumordnungsverfahren**. Eine Finanzierungsvereinbarung liegt noch nicht vor. Bei deren Abschluss ist mit einem Eigenmittelanteil der DB von 15-20% zu rechnen. Bei Gesamtkosten von 1,771 Mrd. € entspricht dies mindestens 250 Millionen €. Finanzielle Voraussetzung für die anvisierte Fertigstellung der Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt im Jahr 2009 ist eine klare Priorisierung, das heißt eine Verschiebung anderer Großprojekte.

Die Planungen der Bahn sehen vor, Mannheim durch einen Bypass zu umgehen. Damit würde die Region Rhein-Neckar vom Fernverkehr teilweise abgehängt. Mannheim verlöre einen Teil seiner Umsteigefunktion im Fernverkehr. Dieser Bypass soll 435 Mio. € kosten. Die seitens der DB vorgelegte Prognose, der Bypass würde durch die erzielbaren sechs bis acht Minuten Fahrzeitverringerung zwischen Frankfurt/M und Stuttgart eine **Nachfragesteigerung** von umgerechnet 24 ICE-Zugpaaren erzeugen, **ist jenseits jeder Realität**. Selbst seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart im Jahre 1989 mit einem Fahrzeitgewinn von 40 Minuten zwischen beiden Städten kann dort eine vergleichbare Steigerung der Zugfrequenz nicht verzeichnet werden. Auf den Gleisen des Bypass würden selbst unter Zugrundelegung der Annahmen der DB nur zwei Fernverkehrszüge je Stunde und Richtung verkehren. Der Bypass ist verkehrlich unsinnig und hoffnungslos unwirtschaftlich. Die DB kann sich seine Realisierung nicht mehr leisten.

Stuttgart 21

Für das Projekt Stuttgart 21 mit geplanten Gesamtkosten von 2,6 Mrd. € sind nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz Investitionen in Höhe von 606 Millionen € vorgesehen. Den Löwenanteil von 1,539 Mrd. finanziert die DB aus Eigenmitteln. Darin enthalten sind auch die Grundstückserlöse, jedoch verbleibt ein erheblicher Finanzierungsbedarf durch die DB. Die fest eingeplanten Mehrerlöse im Fernverkehr durch den Bau des Tunnelbahnhofs scheinen angesichts der jüngeren Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den Neubaustrecken äußerst fraglich. **Stuttgart 21 ist daher von der Finanzknappheit der Bahn stärker betroffen als alle anderen Projekte in Baden-Württemberg.**

Auf der Kostenseite sind nach wie vor erhebliche Risiken zu erwarten. Die Kalkulation beruht auf dem Preisstand von 1998. Dreistellige Millioneninvestitionen, wie der Ersatz des Abstellbahnhofs Stuttgart-Rosenstein an den Endbahnhöfen durchzubinder Nahverkehrslinien sind bislang nicht berücksichtigt. Ein im Auftrag des Bahn-Aufsichtsrats erstelltes Gutachten der PwC Deutsche Revision, das von der Bahn nicht veröffentlicht wurde, errechnete für die bewertbaren Risiken etwa 470 Mio. €. Als nicht bewertbare Risiken galten Tunnelbaukosten, Planfeststellungsaufgaben, Bodenkontamination und Änderung von Rahmenbedingungen. Nach den Erfahrungen mit dem Engelbergtunnel und den großen Tunnelprojekten der Bahn ist hier mit erheblichen Kostensteigerungen zu rechnen. Die Bahn hat sich bereits vertraglich zusichern lassen, dass Mehrkosten die im Laufe der Planfeststellung auftreten, von Stadt und Land zu tragen sind. Nach Lage der Dinge wird sie aufgrund der fehlenden Eigenmittel auch mögliche Kostensteigerungen nach Beginn der Bauarbeiten voll auf die öffentlichen Finanziere abwälzen müssen. Wenn dieser Betrag unter einer Milliarde € liegen würde, dürfte das als positive Überraschung gelten.

NBS Stuttgart-Ulm

Die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm einschließlich der Einbindung in den Knoten Stuttgart ist als vordringlicher Bedarf mit insgesamt 1,349 Mrd. € im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Allerdings ist eine Inanspruchnahme der Bundesmittel erst ab dem Jahr 2011 vorgesehen. Für die Jahre 2011 bis 2015 sind im Bundesverkehrswegeplan 710 Millionen € veranschlagt. Weitere Kosten in Höhe von rund 700 Millionen € müssen nach 2015 finanziert werden.

Das Land Baden-Württemberg hat sich daher entschlossen, die Kosten der Neubaustrecke vorzustrecken. In der mittelfristigen Finanzplanung des Landes sind 1,5 Millionen € für das Jahr 2005 und 6 Millionen € für das Jahr 2006 zu diesem Zweck eingestellt. Bei projektierten Gesamtbaukosten von 1,5 Mrd. € für die Strecke Wendlingen-Ulm müsste der Landeshaushalt bis 2011 ein Anwachsen der Zinsbelastung auf mehr als 60 Millionen € pro Jahr verkraften. Die Finanzknappheit der DB macht es wahrscheinlich, dass die Rückzahlungen um mehrere Jahre verspätet fließen werden. Wenn der Fahrplan für den Bau unverändert bleibt, könnte dies das Land einen dreistelligen Millionenbetrag kosten.

Gäubahn und Südbahn

Im Bundesverkehrswegeplan sind der Ausbau der Südbahn Ulm-Lindau und der Gäubahn Stuttgart-Singen mit 216 Millionen € respektive 162 Millionen € enthalten. Hierbei handelt es sich zugleich um Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung (abschnittsweise zweigleisiger Ausbau), Beschleunigung und Qualitätsverbesserung (Elektrifizierung). Der Nutzen dieser vergleichsweise geringen Investitionen ist daher je Euro deutlich höher einzuschätzen als bei der NBS Stuttgart-Ulm oder Stuttgart 21.

Da die beiden Maßnahmen in der Kategorie internationale Projekte rangieren, haben sie nur eine bescheidene Finanzierungsperspektive. Etwa 10% der Gesamtkosten sind in der Finanzplanung hinterlegt. Wesentlich verbessern ließe sich das nur durch Verzicht auf zwei Großprojekte in Deutschland. An erster Stelle steht dabei das teuerste und fragwürdigste Projekt, die Thüringer-Wald-Querung mit geplanten Kosten von 3,4 Mrd. €.

Grüne Forderungen:

Die finanzielle Perspektive für den Ausbau des Schienenfernverkehrsnetzes im Land hat sich deutlich verdüstert. Trotz erhöhter Investitionen des Bundes in das Schienennetz übersteigen die geplanten Vorhaben die finanziellen Möglichkeiten. Notwendig ist daher der Verzicht auf unbezahlbare, ökologisch und ökonomisch fragwürdige Großprojekte und Konzentration auf das Machbare.

Für Baden-Württemberg bedeutet dies: Höchste Dringlichkeit haben Investitionen zur Beseitigung von kapazitiven Engpässen. Aus diesem Grund müssen der Ausbau der Rheinschiene von Rastatt bis Basel und die Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt vorrangig verwirklicht werden. Die knappen Investitionsmittel des Bundes und der Bahn sind auf diese Projekte zu konzentrieren, um eine fristgerechte Fertigstellung zu ermöglichen. Hochgradig unwirtschaftliche Projekte wie der Bypass in Mannheim müssen sofort storniert werden. Hier ist der Aufsichtsrat der DB am Zug.

Die Landesregierung muss sich zu einer Schwerpunktsetzung bei den Schieneninvestitionen bekennen. Wie im Straßenbau gilt auch beim Schienenbau, dass nicht alles sofort zu haben und vor allem zu bezahlen ist. Die gegenüber den vorgenannten Projekten verkehrlich nachrangigen Großvorhaben Stuttgart 21 und die NBS Stuttgart-Ulm können nur in Angriff genommen werden, wenn Eigenmittel der Bahn und Investitionsmittel des Bundes auf absehbare Zeit nicht beansprucht werden.

Für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm heißt dies, dass der Vorfinanzierungsbedarf durch das Land steigen wird, wenn am Baubeginn festgehalten wird. Für Stuttgart 21 lautet die Konsequenz: Das gesamte Risiko von Kostensteigerungen kommt auf Stadt, Region und Land zu. Aus grüner Sicht ist daher der Ausstieg aus Stuttgart 21 zwingend geboten. Statt einer teuren Untertunnelung wollen wir die Modernisierung des Stuttgarter Bahnhofs, die deutlich kostengünstiger ist. Ein solcher Abschied im Angesicht der finanziellen Realitäten mag schmerzlich sein, hat aber Vorbilder, wie ein Blick auf das Metrorapidprojekt in NRW oder auf den Frankfurter Hauptbahnhof lehrt. Dort wurde das Projekt „Frankfurt 21“ zugunsten einer kostengünstigeren Modernisierung des Bahnhofs aufgegeben.

Zur Finanzierung kleinerer, aber effektiver Maßnahmen wie den Ausbau der Gäubahn oder der Südbahn bleibt kein Geld übrig, wenn alle von der DB geplanten Großprojekte begonnen werden. Die Thüringer-Wald-Strecke allein wäre so teuer, dass damit 20 Süd- und Gäubahnen ausgebaut werden können. Die Landesregierung sollte daher ihre Zustimmung zum Schienenwegeausbaugesetz verweigern, wenn der Bypass Mannheim und die Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verbleiben. Nur durch Streichung derart unsinniger Projekte bekommen die Schienenadern in den Süden wieder eine Perspektive.