

Anmerkungen zu den Risiken der Vorfinanzierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm von Boris Palmer MdL

Die berechneten Kosten der Vorfinanzierung gehen von Parametern aus, die bislang nicht sicher bestimmt werden können und enthalten daher erhebliche Risiken. Diese Risiken betreffen

- die Baukosten
- das Zinsniveau
- die Refinanzierung

Das Land hat bei der Berechnung der Kosten folgenden Randbedingungen unterstellt: Die Baukosten werden eingehalten, der Zinssatz beträgt 6% jährlich, die Bauzeit beträgt 8 Jahre, der Bund zahlt zwischen 2011 und 2018 die gesamten Baukosten unverzinst in gleichen Jahresraten zurück. Damit ergeben sich Vorfinanzierungskosten von 500 Mio. € für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und 140 Mio. € für den Bundesanteil an Stuttgart 21.

Baukostensteigerungen wirken sich im Fall der Neubaustrecke auf die Vorfinanzierungskosten aus, weil das Land sich bereit erklärt, die gesamten zuwendungsfähigen Kosten der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vorzufinanzieren. Die Vorfinanzierung ist also nicht auf die heute geltende Kostenschätzung von 1,4 Mrd. € begrenzt.

Im Fall von Stuttgart 21 spielt dieser Faktor keine Rolle, weil der vorzufinanzierende Bundesanteil auf 453 Mio. € festgeschrieben ist. Allerdings trägt das Land aufgrund gesonderter Vereinbarungen einen Teil des Risikos von Kostensteigerungen unmittelbar.

Der Zinssatz von 6% ist sicherlich konservativ angesetzt. Bei einem Zinssatz von 5% reduzieren sich die Vorfinanzierungskosten von 500 Mio. € auf 440 Mio. € für die Neubaustrecke und von 140 Mio. € auf 120 Mio. € für Stuttgart 21.

Die Refinanzierung durch den Bund enthält das größte Risiko. Ein Jahr späterer Rückzahlungsbeginn kostet das Land für die Neubaustrecke bei einem Zinssatz von 5% rund 70 Mio. €. Weitere 30 Mio. € sind für Stuttgart 21 fällig.

Drei Beispielrechnungen zu den möglichen Auswirkungen veränderter Rahmenbedingungen:

a) Best Case

Die Bahn hält den Kostenrahmen ein, die Zinsen fallen auf 4%, der Bund zahlt pünktlich. Dann sinken die Kosten der Vorfinanzierung der Neubaustrecke auf 370 Mio. € und auf 100 Mio. € für Stuttgart 21.

b) Trend

Die Bahn überschreitet den Kostenrahmen um 10%, die Zinsen steigen auf 5%, der Bund zahlt zwei Jahre später. Dann steigen die Kosten der Vorfinanzierung der Neubaustrecke auf 630 Mio. € und auf 150 Mio. € für Stuttgart 21.

c) Worst Case

Die Bahn überschreitet den Kostenrahmen um 30%, die Zinsen steigen auf 6%, der Bund zahlt fünf Jahre später. Dann steigen die Kosten der Vorfinanzierung der Neubaustrecke auf 1,05 Mrd. € und auf 180 Mio. € für Stuttgart 21.

Im besten Fall betragen also allein die Kosten der Vorfinanzierung der Bundesmittel für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm 470 Mio. €, im ungünstigsten Fall addieren sich die Werte auf mehr als 1,2 Mrd. €.

Bemerkenswert ist, dass die Landesregierung in der Antwort auf meine Anfrage keinerlei Problembewusstsein erkennen lässt und offenkundig von falschen Voraussetzungen ausgeht.

So heißt es auf S.3 unten: „Die erforderlichen Beträge für die Vorfinanzierung können derzeit noch nicht konkret benannt werden.“ Die Finanzplanung des Landes kann die enormen Kosten der Vorfinanzierung bisher nicht beziffern und berücksichtigen. Das wiegt besonders schwer, weil im Verkehrshaushalt schon heute erhebliche Lasten auf Jahre 2010 und später verschoben werden (kreditfinanzierter Straßenbau und Flughafenausbau).

Die Antwort auf Frage 9 ist schon heute Makulatur. Da bis 2008 nur noch der Katzenbergtunnel auf der Rheinstrecke finanzierbar erscheint, wird sich der Ausbau der Rheinschiene bis weit ins nächste Jahrzehnt verschieben. Gleiches gilt für die NBS Mannheim-Frankfurt.

Da Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen-Ulm gegenüber diesen beiden Projekten eindeutig nachrangig sind, ergibt sich für mich die logische Konsequenz, dass der Baubeginn im Jahr 2011 nicht mehr zu halten wäre, wenn der Bund die Finanzierung regulär übernimmt. Folglich wird der Bund gezwungen sein, die entsprechenden Zahlungen an das Land für den Fall der Realisierung nach dem Vorfinanzierungsmodell um mehrere Jahre zu schieben.

Das wäre auch politisch erforderlich. Der föderale Bundesstaat gerät ins Wanken, wenn einzelne Länder Entscheidungen des Bundes erkaufen können. Genau das hat Minister Müller angedeutet, wenn er sagt, die Vorfinanzierung war nie so wertvoll wie heute, da der Bund kein Geld mehr für die Bahn hat.

16. Januar 2004