

Gesetz über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Stellungnahme für den Verkehrsausschuss
des Deutschen Bundestags
zur Sitzung am 1. Juli 2009

24. Juni 2009
Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell
Tel.: 08142-53477, Fax: -593426
kd.bodack@gmx.de

Inhalt	
Entwicklung des Netzes der DB AG	3
Der Zustand des Netzes der DB AG	4
Vergleich mit den Schweizer Bahnen	5
Verlängerungen von Fahrzeiten	6
Kürzere Reisezeiten durch bessere Zuganschlüsse	7
Die Kosten der Neubauvorhaben der DB AG	8
Beispiel für eine Fehlplanung mit überhöhten Kosten	9
Beispiel für eine unrealistische Kostenermittlung	10
Schlussfolgerungen für das geplante Gesetz	11
Kritik am Gesetzentwurf	12

Die Entwicklung des Netzes der DB AG

Die folgenden Daten kennzeichnen die Entwicklung des Netzes der DB AG*:

	1994	2008	Abbau
Betriebslänge/km	40385	33862	- 6523
Länge der Gleise/km	78073	64113	-13960
Weichen, Kreuzungen	131968	69311	-62657
Privatgleisanschlüsse	11742	3732	- 8010

Binnen 14 Jahren wurden damit von der DB AG abgebaut:

16,2% der Länge des Netzes
17,9% der Länge aller Gleise,
47,5% aller Weichen und Kreuzungen,
68,2% aller Privatgleisanschlüsse.

Diese Reduktionen veränderten substantziell die Qualität des Netzes:

- Mehr als zwei Drittel der Unternehmen, die Gleisanschlüsse hatten, wurden vom Schienennetz abgehängt – obwohl viele der Gleisanschlüsse unter Einsatz öffentlicher Mittel Jahrzehnte zuvor erst geschaffen worden waren;
- Die Leistungsfähigkeit des Netzes ist reduziert, da weniger Ausweich- und Kreuzungsstellen verfügbar sind;
- Güterverkehre sind erschwert, da weniger Fahrplantrassen zur Verfügung stehen und Überholungen und Kreuzungen an weniger Stellen möglich sind;
- Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind verschlechtert, da bei Zugverspätungen weniger Ausweichmöglichkeiten existieren;
- Instandhaltungsarbeiten erfordern die Sperrung längerer Strecken und beeinträchtigen daher den Zugverkehr stärker als zuvor.

Mit diesen Reduktionen ist der Instandhaltungsaufwand zweifellos reduziert; problematisch erscheint, dass die Netzqualität und der Netzzugang für andere Bahnunternehmen erschwert sind**.

Als Beispiel sei hier ein Problem des Güterverkehrsunternehmens ITL-Gruppe Dresden genannt, das für seine Güterzüge nach Tschechien an der Grenze in Bad Schandau ein Ausweichgleis zum Lokwechsel benötigt. Die DB Netz AG will es abbauen und hat dies bereits genehmigt erhalten – obwohl es täglich von etwa 12 Zügen benutzt wird (Bericht der Sächsischen Zeitung von 19.4.2007). Die DB benötigt dieses Gleis nicht, da sie dank ihrer Mehrsystemlokomotiven keinen Lokwechsel durchführen muss.

* Aus Daten und Fakten der DB AG der entsprechenden Jahre

** Massiver Rückbau des Schienennetzes seit Beginn der Bahnreform, Presseverlautbarung des Netzwerks Privatbahnen vom 2.10.2007, www.privatbahnen.com

Der Zustand des Netzes der DB AG

Der Erhaltungs- und Ausbauzustand des Netzes wird vielfach kritisiert:

- Von Kunden und Fahrgastverbänden wird kritisiert, dass in den letzten Jahren Verspätungen und versäumte Anschlüsse zugenommen haben;
- Der Bundesrechnungshof behauptete Sicherheitsmängel;
- Das Netzwerk Privatbahnen und die BAG SPNV kritisieren die Langsamfahrstellen, in denen sie die Folgen mangelhafter Instandhaltung sehen.

Obwohl der Bund seit der Bahnreform im Durchschnitt 3,8 Mrd. Euro pro Jahr für Investitionen in das Netz zur Verfügung gestellt hat*, nahmen die Betriebsqualität und die Leistungsfähigkeit offensichtlich ab. Abgesehen von längeren Fahrzeiten und relativ häufigen Verspätungen zeigen die hohe Anzahl und die Länge der „Langsamfahrstellen“ Mängel des Netzes.

In einem Bericht des Netzwerks Privatbahnen** werden allein in Baden-Württemberg und Bayern in der 30. Kalenderwoche 2006 365 Langsamfahrstellen mit einer Gesamtlänge von 295 km aufgelistet. Im Vergleich mit den Jahren 2004 und 2005 wird festgestellt, dass nur etwa die Hälfte aller Langsamfahrstellen binnen 6 Monaten behoben wurde und dass etwa ein Drittel länger als ein Jahr existiert. Des Weiteren wird die Schlussfolgerung gezogen, dass 41, möglicherweise sogar 79 Langsamfahrstellen zu regelmäßigen Geschwindigkeitsreduzierungen umgewandelt, damit de facto sanktioniert und zu Restriktionen in der Leistungsfähigkeit wurden.

Das Primon Gutachten bemerkt zur aktuellen Finanzierung des Netzes durch Bundesmittel*: *„Im Bereich der Instandhaltung, für deren Finanzierung die DB AG heute selbst verantwortlich ist, fehlt heute ein Anreiz zur gesamtwirtschaftlichen Optimierung. Derzeit besteht der Anreiz, die Instandhaltung auf Kosten kürzerer Lebensdauer der Anlagen zu minimieren, da zwangsläufig umfangreicher notwendig werden der Ersatzinvestitionen vom Bund finanziert werden.“*

Bei einem realen Anlagevermögen der Infrastruktur von 100 bis 120 Mrd. Euro und einer mittleren Nutzungsdauer von 30 Jahren ergibt sich ein jährlicher Erneuerungsbedarf für den Ist-Zustand von 3,3 bis 4 Mrd. Euro. Soll das Bestandsnetz ausgebaut werden, so erscheinen pro Jahr wenigstens 6...7 Mrd. Euro notwendig. Die avisierten 2,5 Mrd. Euro pro Jahr, die der Bund leisten wird, reichen dazu bei weitem nicht aus. Die DB weigert sich, einen entsprechend notwendigen Betrag für die Infrastruktur zu leisten, obwohl sie für 2008 bereinigte EBITA's in nennenswerten Höhen ausweist***:

DB Netze Fahrweg:	1.604 Mio.Euro
DB Netze Personenbahnhöfe:	342 Mio.Euro
DB Netze Energie:	167 Mio.Euro
Summe EBITA Infrastruktur	2113 Mio.Euro

* Primon Gutachten, Seite 74 bzw. 142

** Netzwerk Privatbahnen: Bericht Langsamfahrstellen im La-Bereich Süd... vom 22.12.2006

*** Daten und Fakten der DB AG, 2008

Vergleich mit den Schweizer Bahnen

Die folgenden Daten entstammen der Statistik der UIC* für das Jahr 2004:

	1000Zugkm Netzkm	Mio Pkm Netzkilometer	Mio Tkm	Pkm Einwohner	Tkm
DG AG	28,9	2,024	2,236	852	941
SBB	47,3	3,941	2,965	1672	1259
% SBB/DB	164	195	133	196	134

Der Vergleich der Werte der SBB mit denen der DB AG zeigt, dass das Bahnnetz der Schweizerischen Bundesbahn offensichtlich weit leistungsfähiger ist als das der DB AG – obwohl die Schweiz nur wenige Neubaustrecken hat. Auch die Bahnen der Nachbarländer Frankreich, Holland, Dänemark und Österreichs zeigen deutlich höhere Leistungen je Einwohner als die DB AG*.

Weiterhin zeigen diese Werte, dass das Netz der DB AG, wenn es so qualifiziert ausgebaut und betrieben werden würde, wie das der Schweiz:

- etwa zwei Drittel mehr Zugkilometer leisten könnte,
- doppelt so hohe Leistungen im Personenverkehr und
- um ein Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr!

Die Privatisierungsbefürworter muss überraschen, dass es eine bundeseigene (Staats-)Bahn ist, die nahezu die doppelten Leistungen im Personenverkehr und um eine Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr schafft.

Dabei betragen die staatlichen Leistungen der Bundesregierung und der Länder/Kantone im Mittel der Jahre 1995 bis 2003:

in Deutschland: 7,0 cent/Personen-Tonnenkilometer

in der Schweiz: 2,4 cent/Personen-Tonnenkilometer

in der Schweiz damit nur 34% des deutschen Werts**.

Als Beispiel für eine gravierende Reduktion der Kapazität einer Strecke sei hier das Urteil des Verwaltungsgerichts Darmstadt vom 6.6.2007 angeführt: Die DB will die stark belastete Hauptstrecke Darmstadt – Weinheim zurückbauen. Dies hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht genehmigt. Dagegen hatte die DB Netz AG geklagt: Das Verwaltungsgericht entschied, dass die DB AG die Kapazität der Strecke erhalten müsse.

* Union International des Chemins de fer / Internationaler Eisenbahn-Verband, Paris. Alle Werte ohne die so genannten „Privatbahnen“

** Booz, Allan, Hamilton: Primon-Gutachten, Januar 2006, Seite 77

Dabei sind in den Werten für Deutschland die Mittel, die das Bundeseisenbahn-Vermögen erhält, und die Bedienung der Altschulden nicht enthalten.

Fahrzeiten

Trotz umfangreicher Ausbauarbeiten im Netz, die die Flüssigkeit des Zugbetriebs verbessern und höhere Geschwindigkeiten zulassen sollen gibt es wesentliche Hauptstrecken, bei denen Fahrzeiten verlängert wurden:

	1996/97	2007
Augsburg – Stuttgart, ICE	1h36	1h43
Augsburg – Würzburg, ICE	1h48	1h53
Würzburg – Hamburg Hbf, ICE	3h10	3h23
Basel SBB – Hamburg Hbf, ICE	6h17	6h31
Lübeck -- Dortmund Hbf, RB und IC	3h31	4h28

Da die stündlichen Regionalbahnen aus Lübeck in Hamburg Hbf dann ankommen, wenn die IC-Züge in Richtung Köln fünf Minuten zuvor abgefahren sind, stieg hier die Gesamtfahrzeit um etwa 1 Stunde!

Bedenkt man, dass beim Bau von Neubaustrecken in der Größenordnung 100 Millionen Euro je 1 Minute Fahrzeitreduktion investiert werden und allein der Ausbau Karlsruhe-Basel bislang 1,2 Milliarden Euro kostete, so muss erstaunen, dass auf Hauptabfuhrstrecken des Bestandsnetzes Fahrzeiten substanziell verlängert werden. Da die Pünktlichkeit 1996/97 trotz kürzerer Fahrzeiten ausreichend war und nicht kritisiert wurde, können die Ursachen für die verlängerten Fahrzeiten nur vermutet werden:

- Netzqualität und Betriebsführung haben sich verschlechtert, die Pünktlichkeit kann nur mit größeren Fahrzeitreserven erreicht werden;
- Die Qualität des Oberbaus ist partiell schlechter, daher sind geringere Fahrgeschwindigkeiten eingeplant;
- Instandhaltungsarbeiten verursachen mehr Beeinträchtigungen, da weniger Weichen und Ausweichleise zur Verfügung stehen.

Diese Beispiele bestätigen die vom Bundesrechnungshof, dem „Netzwerk Privatbahnen“ und der BAG SPNV geäußerte Kritik am Zustand des Netzes; unter anderem deren Behauptung, Langsamfahrstellen würden in ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen umgewandelt, um damit mangelhafte Gleiszustände zu sanktionieren.

Außerdem erfasst die DB Netz AG bei den „Idealfahrzeiten“ des Netzzustands offensichtlich nicht die beträchtlichen Fahrzeitverluste durch Bremsen und Beschleunigen: Nach Aussage der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV vergrößern sich die von der DB AG behaupteten Fahrzeitverluste von 2,4% auf real 7%, wenn sie für tatsächliche Zugfahrten berechnet werden*.

* Anforderungen an Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und zum Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2006 (Netzzustandsbericht), Stellungnahme der BAG SPNV vom 16. 8. 2007

Kürzere Reisezeiten durch bessere Zuganschlüsse

Ein großer Anteil der Fahrgäste muss umsteigen: Dann bestimmt die Wartezeit zwischen den Zugfahrten maßgeblich die Gesamt-Reisezeit. Hier gibt es Beispiele langer Wartezeiten, die die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnreisens beeinträchtigen. Da das Fahrplansystem im Stunden- oder Zwei-Stunden-Takt gestaltet ist, treten die Wartezeiten wiederholt auf, zwei Beispiele:

Bielefeld mit ICE ab	5.37	Crailsheim mit IC ab	6.32		
Hannover ICE an	6.28	Stuttgart an	8.53		
Wartezeit	58 Minuten	Wartezeit	34 Minuten		
Hannover mit ICE ab	6.26	7.26	Stuttgart mit ICE ab	8.51	9.27
Nürnberg ICE an	9.28	10.24	Mannheim an	9.03	10.06
Reisezeit	4 Stunden 47 Min		Reisezeit	3 Stunden 34Min	

Würden die ICE-Züge 7 Minuten früher in Hannover ankommen oder die ICE in Richtung Nürnberg dort 7 Minuten später abfahren, so würde der ICE ab Hannover erreicht und die Reisezeit um 56 Minuten verringert!

1987 fuhren die IC-Züge von Düsseldorf über Bielefeld nach Hannover in 2 Stunden 20 Minuten, heute benötigen die ICE-Züge für diese Relation 2 Stunden 35 Minuten – obwohl sie leistungsfähiger sind als die IC-Züge!

Ebenso „ärgern“ sich die Fahrgäste der Strecke Nürnberg - Stuttgart, da alle IC-Züge aus Nürnberg stets die ICE-Züge Richtung Mannheim um eine Minute verpassen, wobei meist noch „Sichtkontakt“ zum ausfahrenden ICE entsteht! Das gleiche passiert in der Gegenrichtung: Die ICE-Züge kommen zur Minute 08 an, die IC-Züge verlassen Stuttgart zur Minute 07.

Damit stets alle Anschlüsse gewährleistet werden, ist ein „integraler Taktfahrplan (ITF)“ notwendig*. Er entsteht, wenn sich Fernzüge in beiden Richtungen zur gleichen Zeit in den „Taktknoten“-Bahnhöfen eintreffen und hier aus Zügen von allen Richtungen Fahrgäste aufnehmen. Dazu müssen die Zubringer-Züge einige Minuten vor Ankunft der Fernzüge ankommen und wenige Minuten nach deren Abfahrt weiter- oder wieder zurück in die Regionen fahren.

Ein solches Fahrplansystem erfordert „Taktknoten“ im Stunden- oder Halbstunden-Abstand; unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten müssen die Fahrzeiten zwischen den „Taktknoten“ also etwa 55 bzw. 25 Minuten betragen. Dies ist in manchen Fällen gegeben – in vielen Fällen jedoch nicht.

In Fällen, in denen nur wenige Minuten Fahrzeit zu einem solchen System fehlen, könnte mit -- im Vergleich zu Neubaustrecken relativ geringen --Investitionen ein integraler Taktfahrplan und damit Reisezeitverkürzungen für Umsteigefahrgäste von bis zu einer Stunde ermöglicht werden.

Die Schweiz hat es mit einem solchen Fahrplansystem unter Einbezug vieler Regionalbahnen und der Postbusse geschafft, dass jeder Ort stündlich oder halbstündlich erreichbar ist -- mit unmittelbaren Anschlüssen, das heißt mit minimalen Gesamt-Reisezeiten. Dies erklärt weitgehend die hohe Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz: Stehen doch Bahn- und Busverbindungen stündlich zu allen denkbaren Zielen zur Verfügung!

* Informationen einer Experten-Initiative dazu in: www.deutschland-takt.de

Die Kosten der Bauvorhaben der DB AG

In einem Gutachten von Vieregg und Rößler GmbH* werden die veranschlagten Kosten von sieben Großvorhaben, die die DB AG plant, mit denen von kostengünstigeren Varianten verglichen. In Bezug auf sechs Vorhaben:

ABS Dresden – Berlin

NBS/ABS Erfurt – Halle –Leipzig

ABS/NBS Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt

Stuttgart 21 mit NBS Stuttgart – Wendlingen

NBS Wendlingen – Ulm

Zweiter S-Bahn-Tunnel München

kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich

- die veranschlagten Kosten von 11,4 Mrd. Euro auf real 21,1 Mrd. Euro steigen werden,
- alternative Planungen nur 5,7 Mrd. Euro erfordern würden, dass also ein Volumen von 15,4 Mrd. Euro einsparbar sein könnte.

Dabei fällt auf, dass

- die DB AG offensichtlich die Kosten der Realisierung systematisch zu niedrig ansetzt – dies wird bestätigt durch die massiven Kostensteigerungen der realisierten Neubauprojekte,
- es offensichtlich für jedes Vorhaben kostengünstigere Alternativen gibt, die die DB AG ignoriert oder verwirft.

Insgesamt handelt es sich nach den Abschätzungen von Vieregg und Rößler um ein strittiges Finanzvolumen bei den betrachteten sechs Projekten von 15,4 Milliarden Euro: Ein Volumen, das es rechtfertigen würde, auf Realisierbarkeit geprüft zu werden. Möglicherweise hat die DB AG als planendes Unternehmen und als Nutznießer der Anlagen wenig Interesse an kostengünstigeren Varianten, da aufwendigere Maßnahmen ihre Einnahmen erhöhen.

Durch die Insolvenz von „Metronet“ (der Instandhaltungsgesellschaft eines Teils des Londoner U-Bahn-Netzes) wurde offenbar, dass innerhalb eines „integrierten Konzerns“ Aufträge zu überhöhten Preisen vergeben werden: Damit lassen sich die die Gewinne der Beteiligten steigern**.

Dieses Risiko muss auch für den integrierten Konzern „DB AG“ gesehen werden: Werden doch Teile öffentlich finanzierter Bauarbeiten des Netzes im Konzern geleistet bzw. an konzerneigene Tochtergesellschaften vergeben. Das Primon-Gutachten (S. 142) stellt fest: *„Aufgrund der Beschäftigungsnotwendigkeit...führt die DB AG im Vergleich zu anderen europäischen Eisenbahnen einen überdurchschnittlichen Anteil an Leistungen selbst durch“.*

* Vieregg - Rößler GmbH: Einsparpotenziale durch eine Modifikation der Planung, München, Juli 2006. Für das 7.Projekt Transrapid München wurde darin eine Kostensteigerung von 1,6 Mrd. Euro auf 3,6 Mrd. Euro ermittelt: Das hat sich inzwischen bestätigt, das Projekt wurde deswegen eingestellt und ist hier nicht wiedergegeben.

** Lehren für Deutschland: Geldverschiebung im integrierten Konzern, Der Fahrgast, Pro Bahn Zeitung Heft 4, 2007

Beispiel für eine Fehlplanung mit überhöhten Kosten

In einer Planungsstudie zur Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt* ermittelte das Büro Vieregg-Rößler GmbH eine alternative Trassenführung für den etwa 25 km langen Teilabschnitt von Ebensfeld bis Rödental bei Coburg, dessen Bau noch nicht begonnen ist. (V+R Variante).

Der Vergleich dieser Alternative mit der von der DB verfolgten Planung zeigt symptomatisch, wie beträchtliche Einsparungen erreicht werden könnten:

	DB Planung	V+R Variante	Differenz
Gesamtlänge der Strecke /km	<u>24,6</u>	28,0	+ 3,4
Neu zu bauenden Strecken /km	24,6	<u>8,4</u>	-16,2
Nutzung bestehender Strecken /km	0	<u>19,6</u>	+19,6
Gesamtlänge der Tunnelstrecken /km	10,1	<u>2,4</u>	- 7,7
Gesamtlänge der Talbrücken /km	2,3	<u>0</u>	- 2,3
Maximale Steigung /%	2,0	2,0	0
Maximalgeschwindigkeit /km/h	<u>300</u>	160...280	-140...20
<u>Fahrzeiten:</u>			
Ebensfeld-Erfurt ohne Halt /Min	<u>26</u>	28	+ 2
Ebensfeld-Erfurt mit einem Halt /Min	35	<u>31</u>	- 4
Baukosten Ebensfeld-Rödental /Mio.Euro	963	<u>461</u>	-502

Unterstrichene Werte: bessere Werte

Die Baukostenermittlung basiert auf detaillierten Massenermittlungen, sie ist nachvollziehbar durch wesentlich verringerte Längen neu zu bauender Strecken, Tunnel und Brücken sowie durch verringerte Erdmassenbewegungen.

Besonders bemerkenswert erscheint, dass die betroffenen Kommunen nach wie vor die von der DB AG geplante Trassenführung ablehnen und der von Vieregg-Rößler vorgeschlagenen Trassenführung zustimmen!

Dieses Beispiel zeigt, dass eine von der DB AG durchgeführte Planung eines Teils einer Neubaustrecke im Vergleich zu einer kostengünstigeren Variante:

- mehr als doppelt so viel, das sind hier 502 Mio. Euro, kostet,
- gegen die Voten der Gebietskörperschaften durchgesetzt wird und belegt damit potenzielle Einsparungen durch alternative Planungen bei Neubauvorhaben im Netz der DB AG von in der Größenordnung bis zu einer Größenordnung von 15 Mrd. Euro.

Diese Mittel könnten durch alternative Planungen kurz- und mittelfristig für den Ausbau des Bestandsnetzes gewonnen werden.

* Vieregg-Rößler GmbH: ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt: Neue Trassenvariante im Abschnitt Ebensfeld –Rödental (bei Coburg), München, 2007: im Auftrag des Dachverbands Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“, Frankenstraße 23, 96146 Altendorf

Beispiel für eine unrealistische Kostenermittlung

Eines der großen Neubauprojekte, das der Bund weitgehend finanzieren soll, ist die Neubaustrecke Wendlingen Ulm. Sie verläuft in schwierigem und gebirgigem Gelände vorwiegend im Jura-Gestein und ist im Vergleich zur NBS Ingolstadt-Nürnberg zweifellos schwieriger, da Täler überbrückt und gebietsweise unter Wasserdruck stehende Gebirge durchfahren werden sollen. Daher sind hier zweifellos höhere spezifische Baukosten je km bzw. Kubikmeter Tunnel zu erwarten.

Nach offiziellen Angaben kostete die NBS Nürnberg-Ingolstadt 3,1 Mrd.Euro. Zur Zeit des Baus dürfte der km Strecke in planem Gelände etwa 12 Mio.Euro/km gekostet haben*, 62 km oberirdischer Strecke kosteten demnach 744 Mio.Euro. Die Differenz zu 3 Mrd.Euro, 2.356 Mio.Euro, sind Baukosten von 27 km Tunnel. Bei einem Rohbauquerschnitt** von 110 m² hatten sie ein Volumen von 3 Mio.m³, die Baukosten betragen demnach 785 Euro/m³ Tunnel (betriebsfertig).

Für die NBS Wendlingen-Ulm lassen sich daraus die folgende Werte ableiten:

für 32 km Strecke im Freien:	384 Mio.Euro
für die 5,1 Mio Kubikmeter** Tunnel:	4.004 Mio.Euro
Zuschlag für die schwierigeren geologischen Verhältnisse 10%:	439 Mio.Euro
Preis- und Kostensteigerungen für 12 Jahre spätere Bauzeit 15%:	724 Mio.Euro

Realistische Kostenschätzung für die NBS Wendlingen-Ulm 5.551 Mio.Euro

Gemäß der mit dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart vereinbarten Finanzierung*** sind veranschlagt:

Gesamtbaukosten**2025 Mio.Euro**,

davon trägt das Land B-W950 Mio.Euro,

Finanzierung des Bundes1075 Mio.Euro

Weiterhin ist vereinbart, dass der Bund sämtliche Baukostensteigerungen in unbegrenzter Höhe tragen soll. Daraus resultiert:

Statt mit 1.075 Mio muss der Bund mit Ausgaben von 4.601 Mio. € rechnen und muss damit voraussichtlich mehr als vier Mal so viel aufwenden, als aktuell veranschlagt ist!

Mit vorliegenden Planungsalternativen ließen sich die Baukosten erheblich senken, da sie wesentlich kürzere Tunnelstrecken erfordern würden.

* Die im Bau befindliche Ergänzung der Strecke Augsburg-Olching kostet 15 Mio.Euro je km.

** abgeleitet aus Tabellenwerten: Google: Geplante Fernbahntunnel. Bei der Ermittlung der Tunnelvolumina wurde berücksichtigt, dass in den Tabellen Doppelnennungen vorkommen. Die Tunnel der NBS Ingolstadt-Nürnberg sind ausnahmslos zweigleisig, die NBS Wendlingen-Ulm hat mehrfach eingleisige Tunnel, d.h. zwei parallele Tunnel und ist damit aufwendiger.

*** Auszüge aus den Finanzierungsverträgen Stuttgart-Ulm:

§6 Abs.2: Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wird ...mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen des Bundes ... finanziert. Das Land beteiligt sich an den Kosten mit einem nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss in Höhe von 950 Mio Euro.

§15 Abs.2: ...Weiterer Vorbehalt ist die Unterzeichnung...des Vertrages für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm durch den Bund bis zum 15.09.2009, wobei sich die Parteien darüber einig sind, dass für den Fall, dass die Vorbehalte nach diesem Satz nicht ausgeräumt werden können, die Regelungen nach §2 Abs.2 Satz 4ff entsprechend gelten.

§ 2 Abs.2 Satz 4: Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.

Schlussfolgerungen für das geplante Gesetz

Die vorangehenden Darstellungen zeigen, dass erhebliche Mängel in der Erhaltung, in der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn-Infrastruktur bestehen. Einige Defizite können durch eine verstärkte Aufsicht des Bundes bzw. des Eisenbahn-Bundesamts behoben werden, indem z.B. der Rückbau von Eisenbahnanlagen im Bestandsnetz einem strengen Genehmigungsverfahren unterworfen wird.

Im Wesentlichen erscheinen neue gesetzliche Regelungen notwendig, um die Infrastruktur so zu ertüchtigen, eine zielgerechte und gesamtwirtschaftliche Verwendung der Bundesmittel gewährleistet wird unter dem maßgeblichen Ziel, „mehr Verkehr auf der Schiene“ zu bringen.

Dabei fällt auf, dass

- im Bestandsnetz in erheblichem Maße Mittel fehlen, um mehr Zuverlässigkeit, höhere Leistungsfähigkeit, kürzere Fahrzeiten zu erreichen und einen integralen Taktfahrplan zu ermöglichen;
- bei Neubaustrecken offensichtliche Fehlkalkulationen zu massiven Kostenüberschreitungen führen, kostengünstige Alternativen nicht aufgegriffen und überteuerte Strecken mit potenzieller Unwirtschaftlichkeit gebaut werden,
- Darüber hinaus erfüllen Neubaustrecken in einigen Fällen nicht die geplanten Funktionen: Die NBS Ingolstadt-Nürnberg, Ebensfeld-Erfurt und Wendlingen-Ulm erscheinen für planmäßige und häufig vorkommende Güterzüge ungeeignet, da sie doppelgleisige Tunnel mit Begegnungsverbot mit Hochgeschwindigkeitszügen und/oder lange Strecken mit starker Neigung haben*.
- die investiven Bundesmittel offensichtlich nicht regelmäßig dazu verwendet werden, das Ziel „mehr Verkehr auf der Schiene“ zu erreichen.

Daher erscheint das geplante Gesetz unabdingbar notwendig, damit der Bund seine Verpflichtung zur sparsamen und zielgerichteten Verwendung der Haushaltsmittel erfüllt.

* Eine herausragende Fehlplanung ist mit der NBS Wendlingen-Ulm zu erwarten: Diese Strecke soll maßgeblich den Güterverkehr aus der steigungsreichen Strecke Plochingen-Ulm übernehmen, weist jedoch längere und stärkere Steigungen auf und überwindet größere Höhenunterschiede als die vorhandene Strecke, die damit für den Güterverkehr besser geeignet erscheint als die voraussichtlich über 5 Mrd.Euro kostende Neubaustrecke!

Kritik am Gesetzentwurf

Die Abschnitte 2 und 3 (§§ 3 bis 13) erscheinen geeignet, die unbedingt notwendige und bislang unbefriedigende Kontrolle des Bundes als Eigentümer der Infrastruktur und Geldgeber für Ausbaumaßnahmen sicher zu stellen.

Der Abschnitt 3 (§§ 14 bis 24) erscheint ebenfalls erforderlich, hier sollten einige Bestimmungen präzisiert und ergänzt werden:

§21 Finanzierung:

Die Beteiligung des Infrastrukturunternehmens an den Baukosten sollte zwingend vorgeschrieben und mit mindestens 10% der Baukosten beziffert werden, damit überhaupt ein Eigeninteresse des Unternehmens entsteht, realistische Kostenvoranschläge vorzulegen und die Kostenansätze bei der Baudurchführung einzuhalten.

Des Weiteren sollte zwingend vorgeschrieben werden, dass das Infrastrukturunternehmen bei der Planung alle möglichen Alternativen prüft, sie nach Kriterien der Verkehrserschließung, der Raumordnung, des Umweltschutzes ...und der Wirtschaftlichkeit prüft und in diesem Zusammenhang die Baukosten kalkuliert. Die endgültige Entscheidung über die zu wählende Variante trifft der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtplanung.

§ 22 Finanzierungsvereinbarung und Baudurchführung:

In der Finanzierungsvereinbarung sollte bei Kostenüberschreitungen zwingend eine maßgebliche, mindestens 50% betragende Beteiligung des Infrastrukturunternehmens vorgeschrieben werden, da ja die Kostenermittlung vom diesem erfolgte. Es liegt daher in der Verantwortung dieses Unternehmens, alle Risiken vorab einzuschätzen und monetär zu bewerten.

Für den Fall nicht termingerechter Ausführung ist im Gesetzentwurf vorgesehen, dass das Unternehmen 2% der Bundesmittel als Entschädigung an den Bund leistet. Dieser Satz erscheint zu niedrig, er sollte 5% betragen, um das Unternehmen zu veranlassen, realitätsgerechte Terminpläne zu entwickeln.

§24 Rückzahlung von Mitteln des Bundes

Hier sollte ergänzt werden, dass eine anteilige Rückzahlung von Bundesmitteln auch dann erfolgen muss, wenn die Baumaßnahme die geplanten Funktionen nicht voll erfüllt wenn z.B. sich z.B. eine Neubaustrecke für geplante Verkehre als untauglich erweist.

