

Finanzmittel zum Ausbau des Netzes*

Karl-Dieter Bodack

In einem Gutachten von Vieregge und Rößler GmbH** werden die veranschlagten Kosten von sieben Großvorhaben, die die DB AG plant, mit denen kostengünstigeren Varianten verglichen. In Bezug auf die 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
- Transrapid München Hbf - Flughafen

kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich

- die veranschlagten Kosten von 13,0 Mrd. Euro auf real 24,7 Mrd. Euro steigen werden,
- alternative Planungen nur 6,1 Mrd. Euro erfordern würden, dass also ein Volumen von 18,6 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 Vieregge und Rößler um ein strittiges Finanzvolumen bei den betrachteten sieben Projekten von 18,6 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“ (Londoner U-Bahn-Netz) wurde offenbar, dass innerhalb eines „integrierten Konzerns“ Aufträge zu überhöhten Preisen vergeben werden: Damit lassen sich 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 konzernerneigene 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“.*

* Auszug aus K-D. Bodack: Die Deutsche Bahn: Zahlen – Fakten – Kritik, Vorschläge für eine Neuausrichtung, 9.4.2008. kd.bodack@gmx.de

** Vieregge - Rößler GmbH: Einsparpotenziale durch eine Modifikation der Planung, München, Juli 2006. Für das Projekt Transrapid wurde darin eine Kostensteigerung von 1,6 Mrd. Euro auf 3,6 Mrd. Euro ermittelt: Das hat sich inzwischen bestätigt!

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

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>Südanbindung von Coburg:</u>			
Maximale Steigung /%	2,9	<u>1,7</u>	- 1,2
Maximalgeschwindigkeit /km/h	130	<u>180</u>	+ 50
<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 /MioEUR	<u>963</u>	<u>461</u>	<u>-502</u>

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 die von Vieregg-Rößler ermittelte Größenordnung potenzieller Einsparungen durch alternative Planungen von sieben Neubauvorhaben im Netz der DB AG von in der Größenordnung insgesamt mindestens 6,9 bis maximal 18,6 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