

Sachschlichtung Stuttgart 21

**Winfried Hermann MdB
Vorsitzender des Ausschusses
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Stuttgart, 26. November 2010

**Knappe Mittel effizient verwenden!
Prioritäten setzen!**



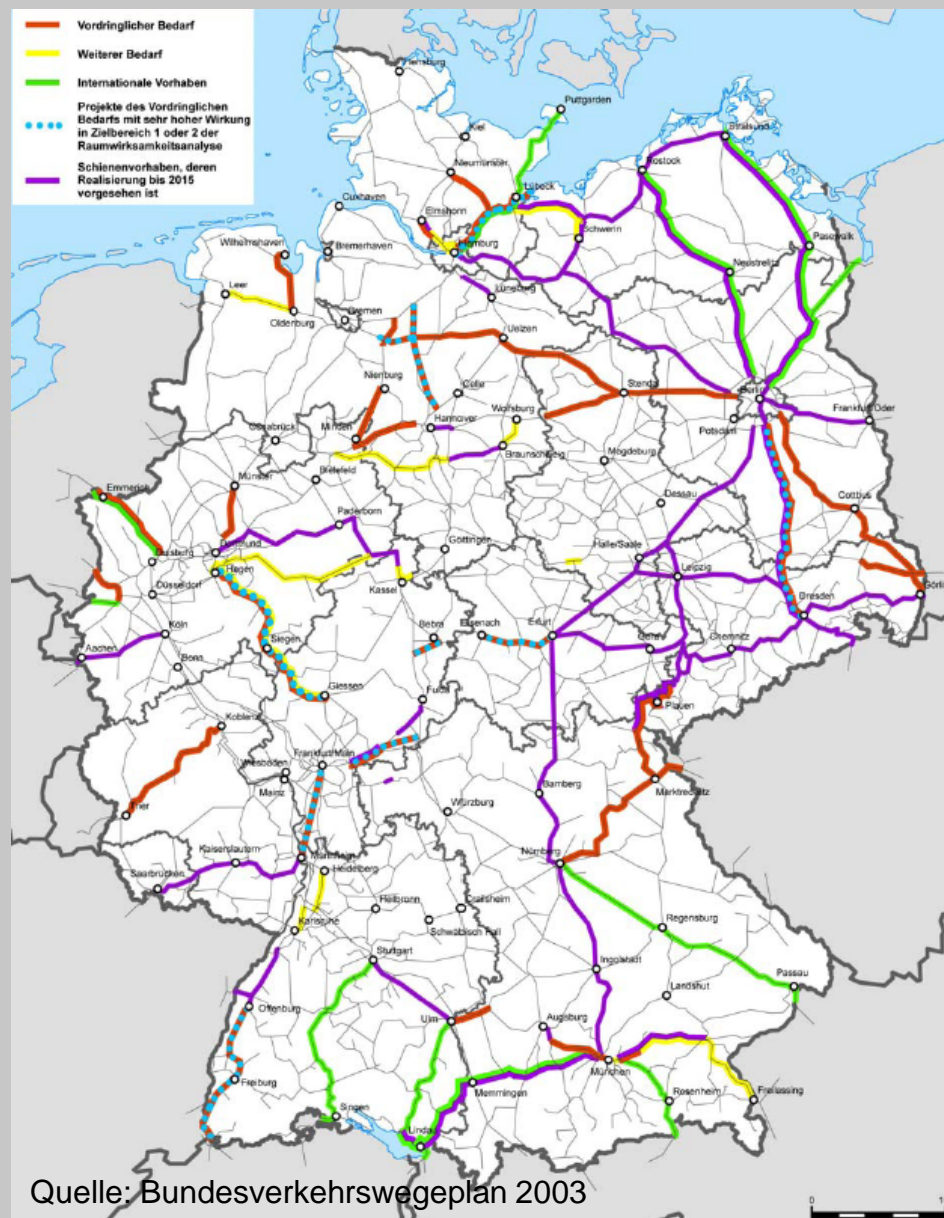
1. Wie funktioniert die Finanzierung des Schienenausbaus?





Winfried Hermann
Mitglied des Deutschen Bundestages

Ausbauplanung der Schienenwege





...nur 1/4 der vordringlichen Schienenprojekte finanziert!

Gesamtvolumen:

rd. 75 Mrd. Euro

Bereits verbaut:

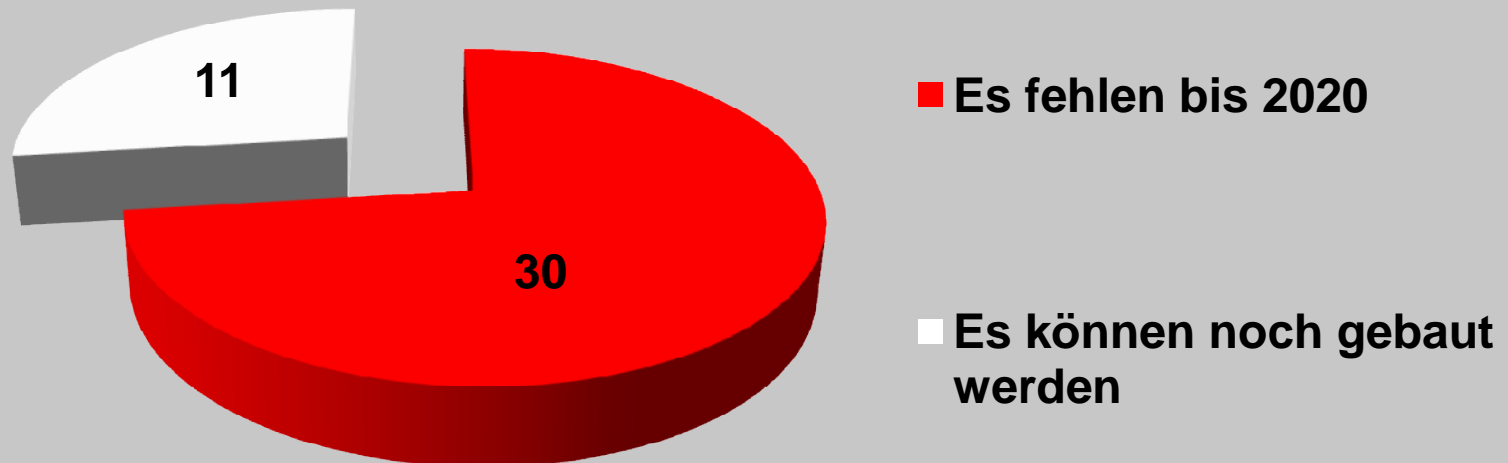
rd. 37 Mrd. Euro

Noch vorhanden bis 2020: rd. 1,1 Mrd./Jahr

rd. 11 Mrd. Euro

Defizit:

rd. 28-30 Mrd. Euro



Quelle: BMVBS, Verkehrsinvestitionsbericht 2009



Winfried Hermann
Mitglied des Deutschen Bundestages

... 90% der Haushaltsmittel Schiene bis 2020 bereits verplant!

Bundeshaushalt Schiene bis 2020:

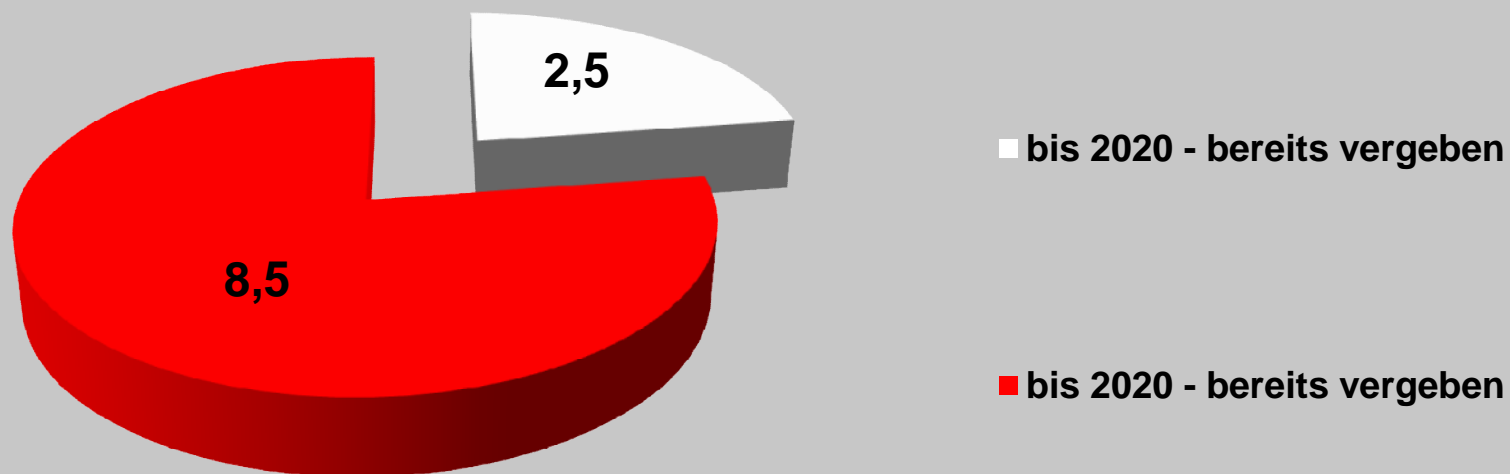
rd. 11 Mrd. Euro

Gebundene Mittel:

rd. 8,5 Mrd. Euro

Noch für Aus- und Neubau zur Verfügung:

rd. 2,5 Mrd. Euro



Quelle: BMVBS, Verkehrsinvestitionsbericht 2009, sowie Ergebnisse Bedarfsplanüberprüfung 2010



In Baden-Württemberg bis 2020 unterfinanziert!

Neu- und Ausbau-projekt	Gesamt-kosten	Verbaut bis 2009	Es fehlen noch	Davon mit Finanzierungs-vereinbarung	Davon ohne Finanzierungs-vereinbarung
Rheintalbahn	5.734	1.839	3.895	518	3.377
Frankfurt-Mannheim	1.316	26	1.289	0	1.289
Südbahn	210	0	210	0	210
Gäubahn	162	0	162	0	162

Quelle: BMVBS; Verkehrsinvestitionsbericht 2009



Große zeitliche Verzögerung von Großprojekten ist die Regel!

Infrastrukturelle Großprojekte weisen traditionell
lange Laufzeiten auf



Projektlaufzeiten

	Machbar- keitsstudie	Raum- ordnungs- verfahren	Planung (Genehmigung und Entwurf)	Bauaus- führung	Inbetrieb- nahme	Gesamt- dauer [Jahre]	
■ NBS Köln-Rhein/Main	1985 (bis 1990)	1991 (bis 1995)	1992 (bis 1998)	1995 (bis 2002)	2002	17	
■ NBS/ABS Nürnberg-München	1983 (bis 1988)	1988 (bis 1991)	1991 (bis 1998)	1998 (bis 2006)	2006	23	
■ ABS/NBS Karlsruhe-Basel <small>(Planung und Realisierung erfolgt in Stufen, SBA 2-6 seit 2004 in Betrieb, SBA 1, 7-9 in Planung und Realisierung, Vollausbau vsl. bis 2022)</small>	1977 (bis 1982)	1980 (bis 1984)	1983 (bis 2013)	1987 (bis 2021)	2004 (bis 2022)	27 (45)	
■ Knoten Berlin, Ostkreuz	1995 (bis 1998)	Entfällt	1998 (bis vsl. 2011)	2006 (bis 2016)	2016 Gesamt- inbetrieb- nahme	21	
■ Knoten Berlin, Südkeuz - Blankenfelde	1990 (bis 1992)	Entfällt (Wiedererrichtung)	1993 (läuft noch)	Bauhauptleistungen vsl. 2015 – 2020, ab 2013 vorgezogene Maßnahmen		2020	30
Stuttgart 21, Durchgangsbahnhof und Neubaustrecke	1988 (bis 1994)	1996 (bis 1997)	1998 (bis 2011)	2010 (bis 2019)	2019	31	

33

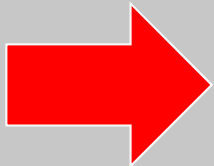
... das gilt auch
für S21 und die
Neubaustrecke
Wendlingen-
Ulm...

Folie Dr. Volker Kefer,
1. Sitzung Sachschlichtung
S21



1. Zwischenfazit zur Finanzierung

- Die Schienenausbaupläne des Bundes enthalten deutlich mehr Projekte, als finanzierbar sind!
- Die Realisierung aller vordringlichen Schienenprojekte wird 30-40 Jahre dauern!



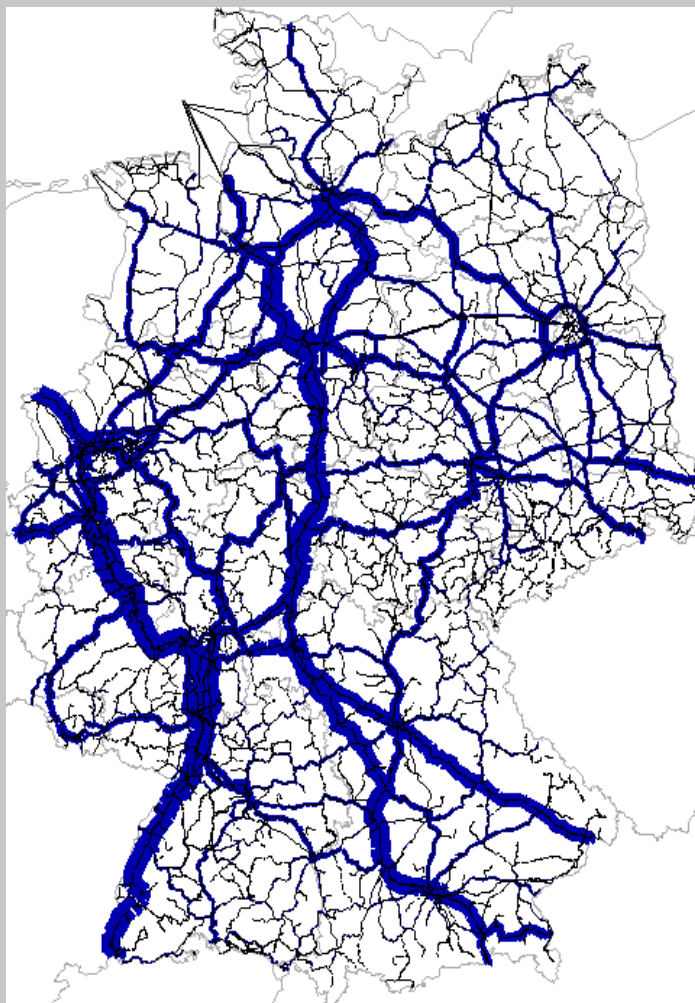
Es müssen die richtigen Prioritäten gesetzt werden!

**2. Welche Projekte sind für
Volkswirtschaft und Verkehrs-
entwicklung am wichtigsten?**





Netzbelastung in Deutschland - Prognose 2015



... und Stuttgart 21 und die
Neubaustrecke Wendlingen –
Ulm?

Beispiele

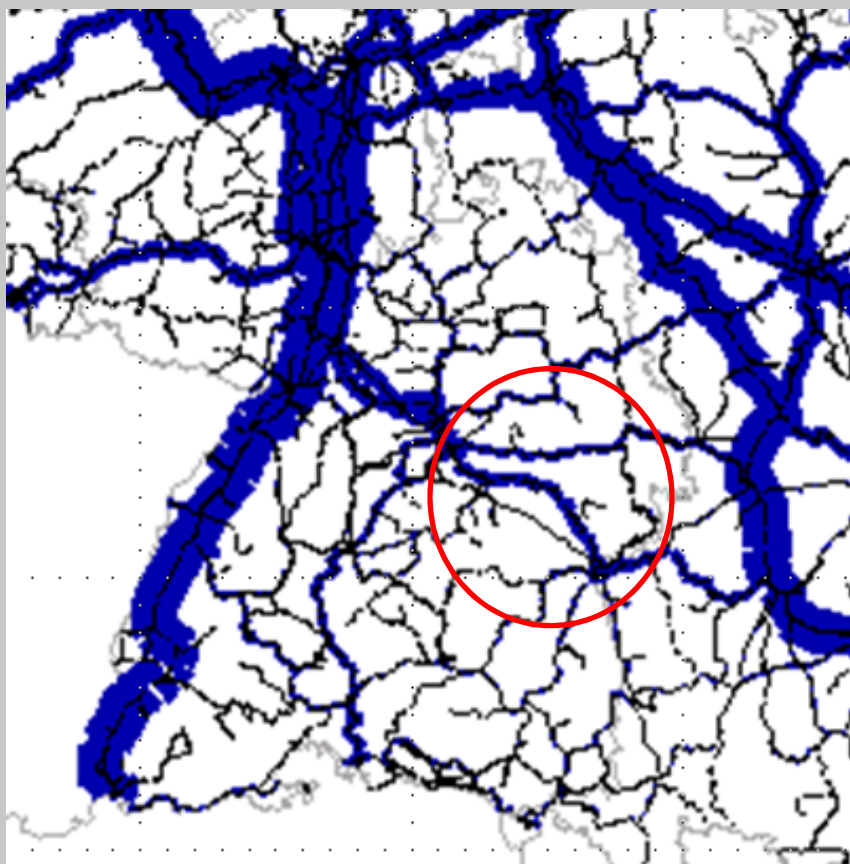
Relation	Aktuelle Auslastung	Prognose
Hamburg – Hannover	bis zu 121%	+26%
Bebra – Fulda – Frankfurt	bis zu 135%	+22%
Frankfurt – Mannheim	bis zu 131%	+20%
Karlsruhe – Basel	bis zu 133%	+20%

Grafik der DB Netz AG



Winfried Hermann
Mitglied des Deutschen Bundestages

Netzbelastung in Baden–Württemberg – Prognose 2015



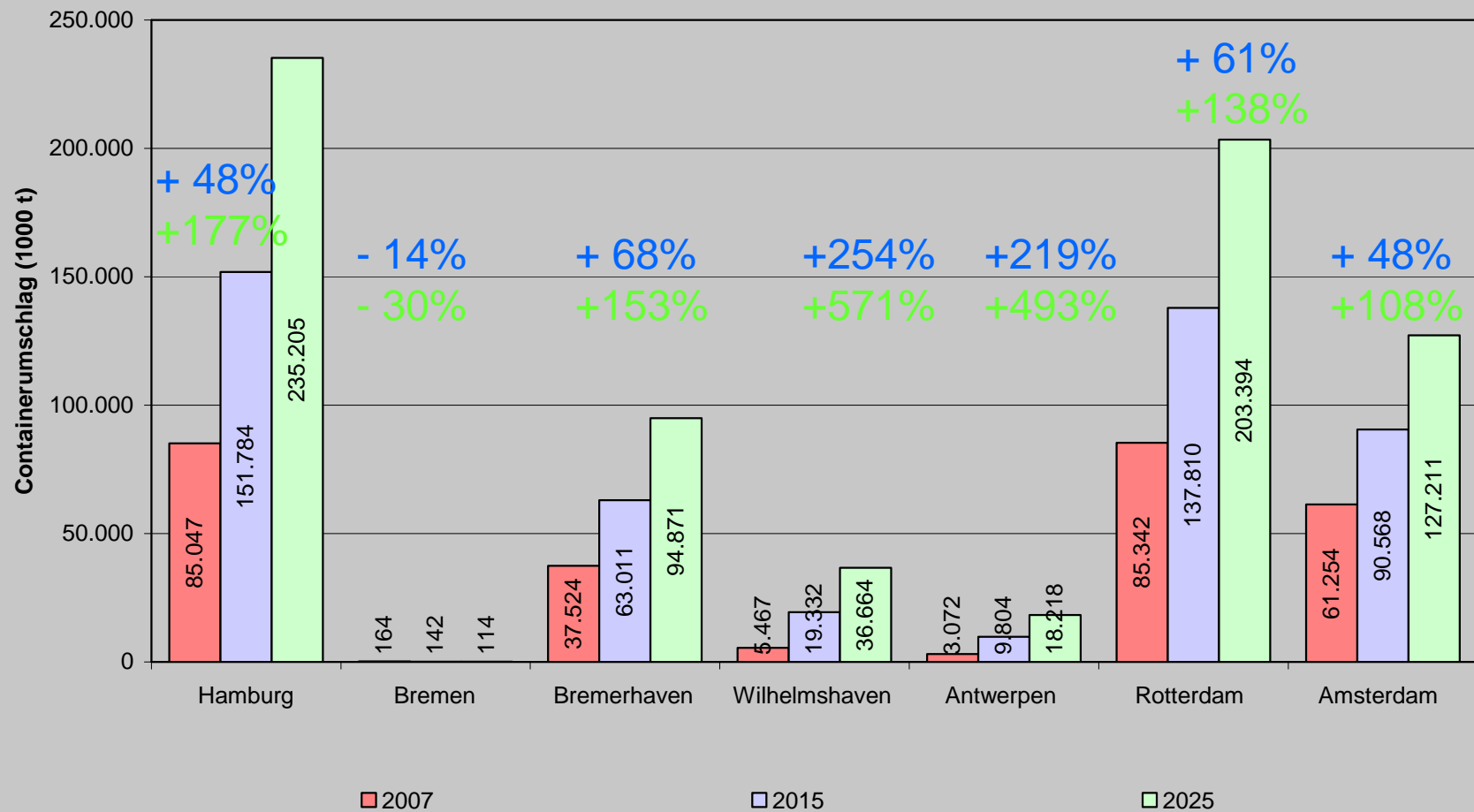
...ohne Worte...

Grafik der DB Netz AG



Winfried Hermann
Mitglied des Deutschen Bundestages

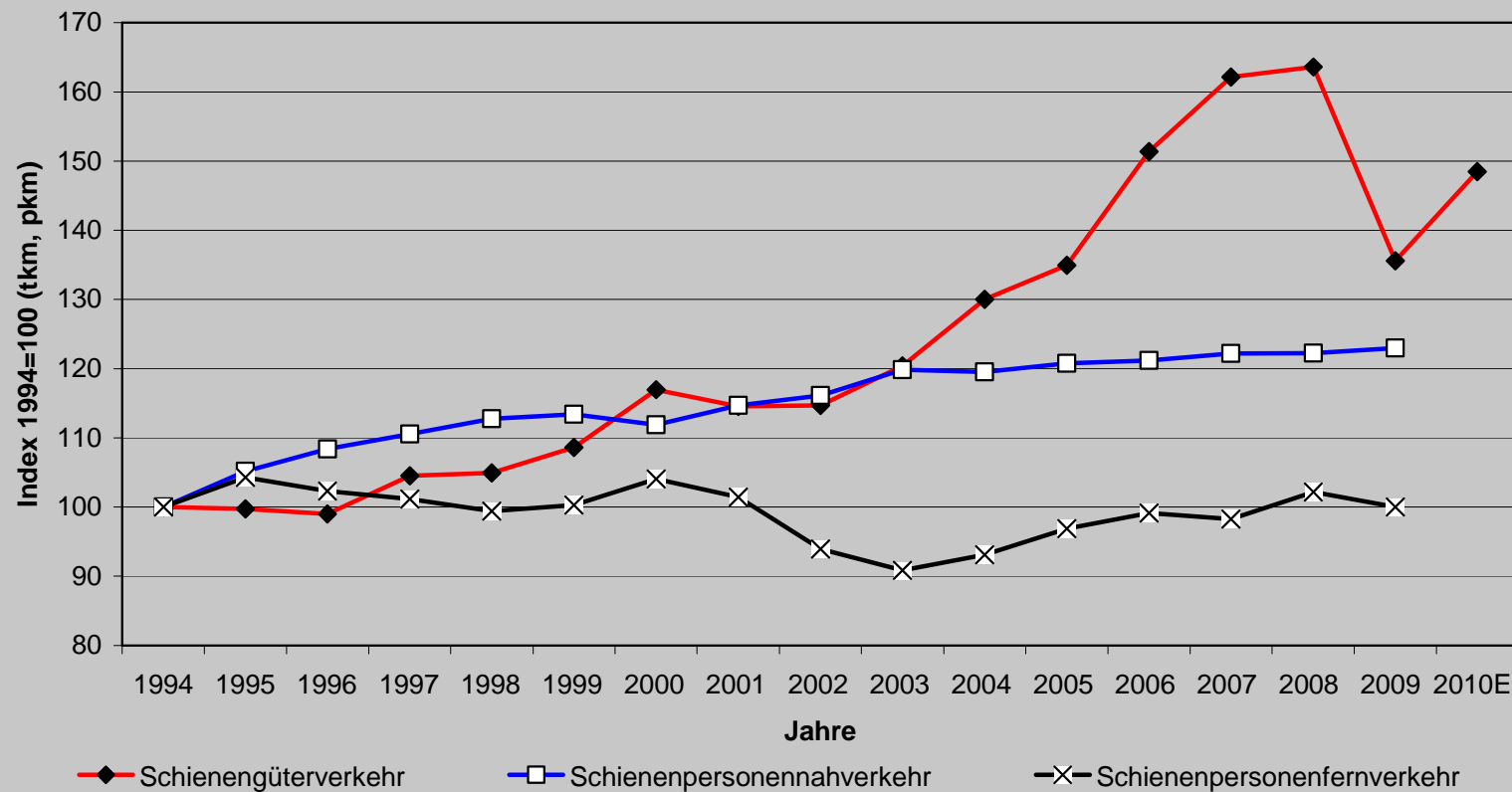
DB AG: Prognose für das Wachstum im Seehafenhinterlandverkehr 2007 – 2015 – 2025



Quelle: Hanseatic Transport Consultancy



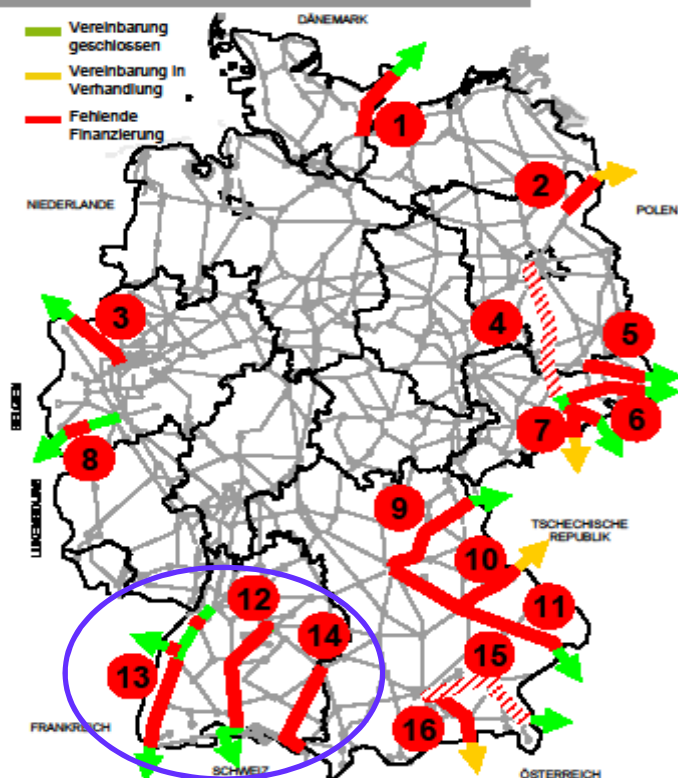
Güterverkehr wächst – Personenfernverkehr stagniert





Internationale Verpflichtungen

...werden nicht eingelöst!



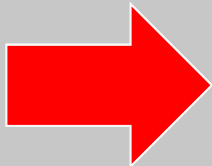
1	Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Lübeck – Puttgarden
2	Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Angermünde – Grenze D/PL
3	Dreigleisiger Ausbau Oberhausen – Emmerich – Grenze D/NL
4	Ausbau Berlin – Dresden
5	Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Hoyerswerda – Grenze D/PL
6	Elektrifizierung Dresden-Neustadt – Görlitz – Grenze D/PL
7	Ausbau Dresden – Grenze D/CZ Neubau Dresden – Prag
8	Ausbau Düren – Aachen
9	Elektrifizierung Nürnberg – Schimding – Grenze D/CZ
10	Neubau Regensburg – Pilsen
11	Ausbau Nürnberg – Passau – Grenze D/A
12	Ausbau Stuttgart – Singen
13	Ausbau Kehl – Appenweier Viergleisiger Ausbau Karlsruhe – Basel
14	Elektrifizierung Ulm – Lindau
15	Ausbau München – Freilassing – Grenze D/A
16	Ausbau Brennerzulauf

6



2. Zwischenfazit zum Bedarf

- Hauptzuwachs im Schienengüterverkehr!
- Hauptachsen: Nord-Süd / von und zu den Nord-Seehäfen
- 16 internationale Verpflichtungen zum Ausbau –
Wendlingen – Ulm nicht dabei!



Ohne gezielten Ausbau der Schiene, Güter im Stau!

3. Ist die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wirtschaftlich sinnvoll?





Wirtschaftlichkeitsrechnung nie offengelegt

Frage 2: *Warum wurde dem Parlament bisher kein Einblick in die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die beiden Projekte Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen-Ulm gewährt und wann wird dies erfolgen?*

Antwort:
Die 2006 durchgeführte Wirtschaftlichkeitsberechnung für beide Projekte wurde von der Deutsche Bahn AG (DB AG) erstellt und wird von dieser als Geschäfts- und Betriebsgeheimnis eingestuft. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Jahr 2007 geprüft.

Bundesverkehrsministerium 2010, Bundestagsdrucksache 17/955



S21 und Neubaustrecke: Doppelte Kosten schon vor Baubeginn!

Angaben in Euro

	S21	NBS	Gesamt
1995 Rahmenvereinbarung	2,5	1,533	4,033
2007 Memorandum of Understanding	2,8	2,0	4,8
2008 Beschluss der Verpflichtungsermächtigungen für S21 + NBS im Bundeshaushalt	2,8	2,0	4,8
2.4.2009 Abschluss aller Finanzierungs- vereinbarungen (Bund, DB AG, Land BW)	3,076	2,025	5,101
10.12.2009 Kostenüberprüfung von S21 durch Aufsichtsrat der DB AG und Lenkungskreis	4,088	2,025	6,113
27.7.2010 DB AG gibt Kostensteigerung der NBS bekannt	4,088	2,890	6,978



Höhere Kosten schon 2002 bekannt! - Parlamente getäuscht!

Angaben in Euro

	S21	NBS	Gesamt
1995 Rahmenvereinbarung	2,5	1,533	4,033
2007 Memorandum of Understanding	2,8	2,0	4,8
2008 Beschluss der Verpflichtungsermächtigungen für S21 + NBS im Bundeshaushalt	2,8	2,0	4,8
2.4.2009 Abschluss aller Finanzierungs- vereinbarungen (Bund, DB AG, Land BW)	5,076	2,025	5,101
10.12.2009 Kostenüberprüfung von S21 durch Aufsichtsrat der DB AG und Lenkungskreis	4,088	2,025	6,113
27.7.2010 DB AG gibt Kostensteigerung der NBS bekannt	4,088	2,890	6,978



Unrealistische Baukostenprognose für die Neubaustrecke

Gotthard-Tunnel (Schweiz)	NBS Wendlingen – Ulm
64 Mio. Euro pro Tunnelkilometer	30 Mio. Euro pro Tunnelkilometer

Quelle: BMVBS 2010, Bericht zum Thema „Tunnelkosten“ an den Haushaltsausschuss des Bundestages, 26.10.10

Noch 4 von 6 Planfeststellungsverfahren der Neubaustrecke sind offen, darunter alle sensiblen Tunnelabschnitte!

Quelle: BMVBS 2010, Bundestagsdrucksache 17/3269



Nutzen-Kosten-Analyse - Gradmesser für den volkswirtschaftlichen Nutzen?

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

weist aus, wie viel Nutzen für einen investierten Euro erwirtschaftet wird.

- Wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner als 1 ist, wird das Projekt unwirtschaftlich.
- Je größer das Nutzen-Kosten-Verhältnis als 1 ist, umso höher ist der volkswirtschaftliche Nutzen.

Beispiel

Rheintalbahn	Wendlingen - Ulm
NKV = 2,9	NKV = 1,2

Quelle: BMVBS 2010, Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne



3. Zwischen-Fazit zur Wirtschaftlichkeit

- **Parlamente haben ohne Kenntnis der wahren Kosten und der Wirtschaftlichkeit entschieden!**
- **Kosten der Neubaustrecke sind zu niedrig angesetzt!**
- **Nutzen-Kosten-Berechnung ist nicht haltbar!**
- **Kostenersteigerung von 865 Mio. Euro ist nicht abgesichert!**



Schlussbemerkung

Die geplante Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

- **ist von geringem volkswirtschaftlichen Nutzen und nachrangiger Bedeutung für die Verkehrsentwicklung!**
- **würde ohne Landesmittel nicht oder erst viel später gebaut!**
- **ist kein dringliches Projekt für das deutsche Schienennetz – der Ausbau der Rheintalbahn schon!**



Winfried Hermann
Mitglied des Deutschen Bundestages

**Wenn die öffentlichen Mittel knapp sind,
müssen die richtigen Prioritäten gesetzt werden!**



Winfried Hermann
Mitglied des Deutschen Bundestages

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

