



**Stuttgart 21 + NBS Wendlingen – Ulm**  
-  
**Analyse verkehrspolitischer Kollateralschäden**

**Michael Holzhey**

**Stuttgart, 15. Dezember 2009**

# Investitionspolitik Schiene – Drama in 5 Akten (1)

---

## 1. Akt: Projektanmeldung BVWP

Maxime: „Hauptsache durch das Ohr schlüpfen“

- Kosten untertreiben, Nutzen überzeichnen
  - Reisezeitgewinne Fernverkehr
  - Verlagerung von der Straße im Güterverkehr
- Projekte „intelligent abschneiden“
- Möglichst viele Projekte anmelden
- Gut ins BMVBS/KA verdrahtet sein

Bei korrekter Rechnung ist NKV für Stuttgart – Ulm **negativ**

## 2. Akt: Organisation der Finanzierung

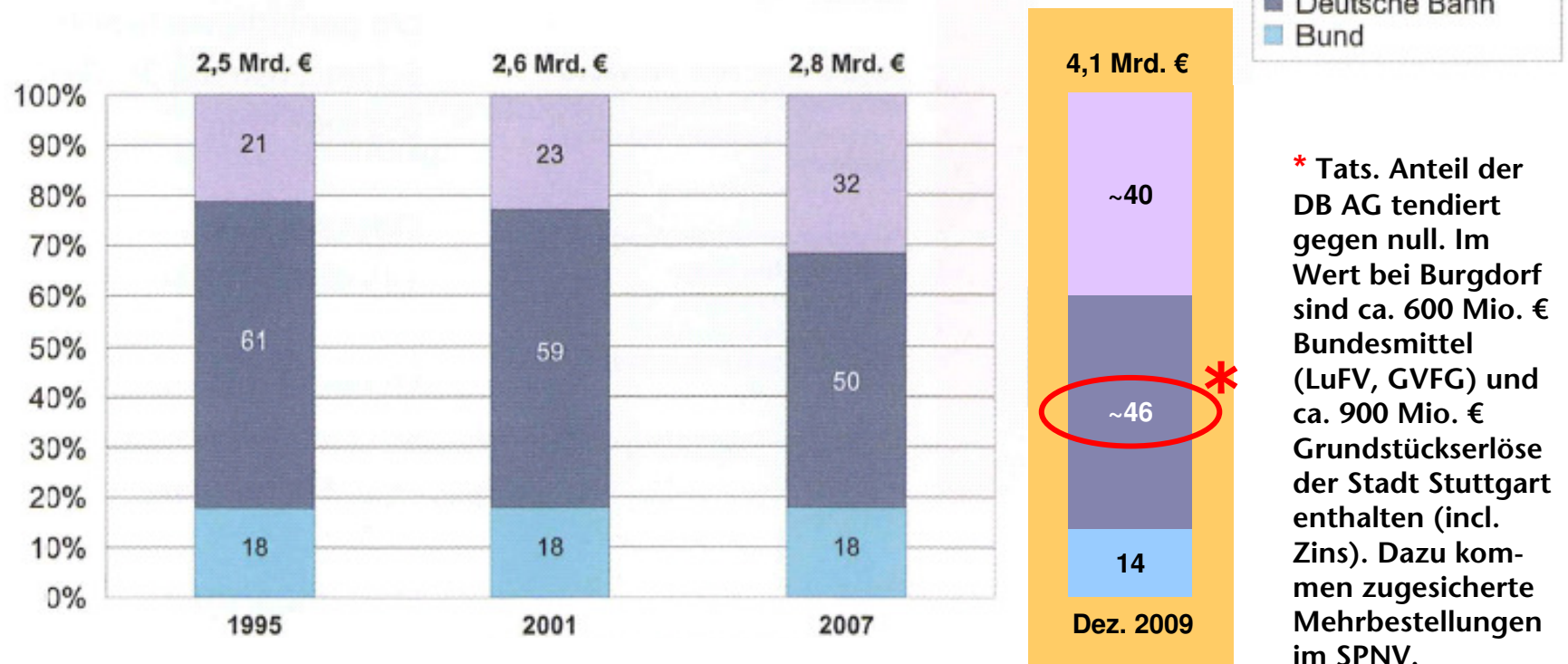
Maxime: „Kreative Töpfchenwirtschaft“

- **Trend: Länder übernehmen aus Verzweiflung Planungskosten (mit), weil börsenorientierte DB AG null Risiko schultert**
- **Spezialfall BW/S 21: „sich über den Tisch ziehen lassen“**
  - **950 Mio. Euro verlorener Baukostenzuschuss NBS**
  - **Schleichende Änderung der Risiko-/Kostenverteilung Risiko zu Lasten des Landes/zugunsten DB AG**
  - **BSchWAG § 8 Abs. 1, BSchWAG § 8 Abs. 2, GVFG, RegM, Flughafen, Grundstückserlöse, TEN?...**

# Risikoverteilung zu Lasten Land, Stuttgart und Region

## Finanzierung Stuttgart 21 1995-2007

Anteil der Projektpartner an den Gesamtkosten



Quelle: Burgdorf 2009 in IV 12/2009 (Abb. teilweise collagiert), eigene Darstellung und Berechnung (rechte Säule 2009)

### 3. Akt: Projektstart erzwingen

Maxime: „Projekt als irreversibel darstellen“

- Entscheidung im AR der DB AG herbeiführen (insbes. bei „eigenwirtschaftlichem“ Projekt)
- „Finanzierungsverträge sind bindend“
- „2 Mrd. Euro Ausstiegskosten für DB AG“
- „keine alternativen Planungen“ – „Absage wirft Stuttgart 15 Jahre zurück“
- „einmalige Gelegenheit – sonst gehen Mittel verloren – ganze Welt lacht über uns“

## Investitionspolitik Schiene – Drama in 5 Akten (4)

---

### 4. Akt: Nahkampf der Mittelverteilung

Maxime: „Alles ist erlaubt“

- Jahresscheiben in den Fulda-Runden sicherstellen
- Politische Karte spielen
- Zur Not nochmal landesseitig nachschießen

**Prognose: NBS Wendlingen – Ulm avanciert zum Bremsklotz, insbes. wegen exorbitanter Mehrkosten (4 statt 2 Mrd. Euro), die der Bund tragen muss**

## Investitionspolitik Schiene – Drama in 5 Akten (5)

---

### 5. Akt: Kommunikationspolitik

Maxime: „schöne Bilder in argumentfreier Zone“

- „Das neue Herz in Europa“
- „Mehrkosten sind ärgerlich, aber bei Großprojekten unvermeidlich, durch Risikofonds antizipiert“
- „Wir wollen auf Kritiker zugehen“
- „kein einziges anderes Schienenvorhaben in BW wird unter S 21/NBS leiden“

Aha...! Vertrauen ist gut, Plausibilitätsprüfung ist besser

## Mittelvolumen Bund (Wunsch)

### BHH-Finanzierung Bedarfsplan: Vorhabenlis

Finanzierungslinien für Schieneninvestitionen Bedarfsplan 2009	Fulda VII 2009 Mio. €	Fulda VIII 2009 Mio. €
Neue BHH-Linie lt. Haushaltsausschuss 24.11.2008 ohne Innovations- und Investitionsprogramm (IIP)	3.984	3.784
zuzügl. Mittel aus TEN und EFRE-Prämissen	100	100
abzügl. Sonderprogramm Seehafenhinterlandverkehr	50	50
Abzüge Lämsanierung, EKrG und Ziv. Verteidigung	182	
abzügl. Bestandsnetzinvestitionen	2.500	2.500
<b>Verfügbar für Bedarfsplan neue BHH-Linie ohne IIP / SHHV</b>	<b>1.352</b>	<b>1.334</b>

Quelle: Fulda-Listen DB AG 2009

1.334

1,334 Mrd. Euro sehen auf den ersten Blick ordentlich aus, aber...



## Realistische fiskalische Parameter

---

### Treiber der Mittelverknappung:

1. BHH-Linie von 3,9 Mrd. 2009 ist Ausreißer nach oben
  - Langfristiges Mittel der „Neuzeit“ nach UMTS-Erlösen liegt bei 3,2 bis 3,5 Mrd. Euro
  - Haushaltskonsolidierung 2011 ff. wird schmerzlich
2. Bestandsnetz-Investitionen liegen oberhalb 2,5 Mrd. Euro
3. Baukosten der 60 Projekte des BSchWAG sind so solide gerechnet/zeitgemäß wie S 21...
4. Es kommen noch neue Projekte hinzu (Fehmarnbelt, Wachstumsprogramm DB AG, BVWP 2012-2015)

„Verfügbare Mittel“ liegen in Sandwich-Position

2011 ff. kann Schiene mit max. **einer Mrd. Euro** rechnen

Finanzierungslinien für Schieneninvestitionen Bedarfsplan 2009	Fulda VII 2009 Mio. €	Fulda VIII 2009 Mio. €	Fulda VII 2010 Mio. €	Fulda VIII 2010 Mio. €	Fulda VII 2011 Mio. €	Fulda VIII 2011 Mio. €	Fulda VII 2012 Mio. €	Fulda VIII 2012 Mio. €	Fulda VII 2013 Mio. €	Fulda VIII 2013 Mio. €
Neue BHH-Linie lt. Haushaltsausschuss 24.11.2008 ohne Innovations- und Investitionsprogramm (IIP)	3.984	3.784	3.918	3.738	3.922	3.740	3.922	3.740	3.922	3.740
zuzügl. Mittel aus TEN und EFRE-Prämien	100	100	200	200	200	200	200	200	100	100
abzügl. Sonderprogramm Seehafenhinterlandverkehr	50	50	85	85	95	95				
Abzüge Lärmsanierung, EK/G und Ziv. Verteidigung	182		182		182		182		182	
abzügl. Bestandsnetzinvestitionen	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
<b>Verfügbar für Bedarfsplan neue BHH-Linie ohne IIP / SHW</b>	<b>1.352</b>	<b>1.334</b>	<b>1.351</b>	<b>1.351</b>	<b>1.345</b>	<b>1.345</b>	<b>1.440</b>	<b>1.440</b>	<b>1.340</b>	<b>1.340</b>

Laufende Bedarfsplanvorhaben bzw. beantragte FNVs	Id. Nr. laut BAS	Fulda VII 2009 Mio. €	Fulda VIII 2009 (V) Mio. €	Fulda VII 2010 Mio. €	Fulda VIII 2010 (V) Mio. €	Fulda VII 2011 Mio. €	Fulda VIII 2011 (V) Mio. €	Fulda VII 2012 Mio. €	Fulda VIII 2012 (V) Mio. €	Fulda VII 2013 Mio. €	Fulda VIII 2013 (V) Mio. €
Summe Anteil Sammelvereinbarungen - Restvolumen	L 01	27	27	7	7	2	2	1	1	1	1
ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund, VDE 1	L 02	1		1	1	0	1				
ABS Hannover-Tiergarten-Letfa; Durchführung Letfa	L 06	2	2	2	1						
ABS Löhne-Grünachweg-Wolfsburg-Hildesheim-Gros. Gleidngen	L 07	6	6	18	29	28	43	26	43	6	4
ABS/NBS Nürnberg-Erfurt, VDE 8.1; NBS	L 09	168	172	279	273	348	333	344	321	344	318
ABS/NBS Nürnberg-Erfurt, VDE 8.1; Einbindung NBS	L 09					5	5	5	5	36	38
ABS/NBS Nürnberg-Erfurt, VDE 8.1; ABS (Nürnberg-Erfurt)	L 09	57	44	71	22	45	39	44	14	44	8
ABS/NBS Nürnberg-Erfurt, VDE 8.1; ABS (Forth-Ebenfeld)	L 09		4		13		23		45		74
NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle, VDE 8.2	L 10	251	291	296	302	283	286	255	245	209	202
ABS Leipzig-Dresden, VDE 9; 2 + 3; Baustufe	L 11	49	41	74	56	60	42	40	48	24	52
ABS Paderborn-Chemnitz (MDV); 1. ABS (1.42; 1.61/1.6)	L 12	12	22	10		6					
ABS Karlsruhe-Dresden/Leipzig; Sachsenmagistrale NHC	L 13		1	3	10	3	0	1			
ABS Karlsruhe-Dresden/Leipzig; Weidenau - Leipzig	L 13	0		8	8	5	5	10	15	21	34
ABS Berlin-Frankfurt (Oder)-Grenze D/PL	L 14	23	23	34	10	45	31	48	55	27	39
ABS (Köln -) Aachen - Grenze Ost (Buschbahn); AA III (1 + 2; Bat.)	L 15	12	21	7	7	1	1				
ABS Ludwigshafen-Saarbrücken; 1 + 2; Bat.; POS Nord	L 17	34	44	49	54	33	34	30	32	30	33
ABS Kehl-Appenweier; 1; Bat.; POS Süd; Rheinbrücke Kehl	L 17	23	26	17	18	3	4				
ABS Fulda-Frankfurt am Main; 3; Baustufe; Bahnhof Neuhof	L 19	9	9	17	16	7	7	3	3	3	0
NBS Augsburg-Uching (München); 4; gr. Ausbau	L 21 / N 14	58	58	46	30	10	8				
ABS München-München-F. (Hauptstadt 2. gr. Ampfing-Altmühlhof)	L 22 / N 21	17	14	16	15	6	7				
ABS/NBS Karlsruhe-Basel; SIA 9.2 (süd.; KATU)	L 25 / N 15	17		60	2	92	0	99	13	91	20
ABS/NBS Karlsruhe-Basel; SIA 9.3 (Anb. Rheinbr.)	L 25 / N 15		2								
ABS/NBS Karlsruhe-Basel; SIA 7.9; Planung bis Baurecht	L 25 / N 15	0		1		2					
ABS/NBS Karlsruhe-Basel; SIA 9.1 (KATU + Anbindung)	L 25 / N 15	61	58	92	72	58	45	28	27	12	8
Rangierbahnhöfe, 1. Stufe (SV 17/2001); Gieberg	L 26b / N 29	14	1	8							
Rangierbahnhöfe, ZBA Oberhausen Osterfeld	L 26b / N 29	0		0		0		24	24	14	14
RLV, Nürnberg-Hafen, München-Köln	L 26b / N 29	25	23	9	10		0				
Knoten Halle/Leipzig; 1; Baustufe; Knoten Leipzig + CIL	L 27a	7	8	20	20	18	18	8	6		
Knoten Magdeburg; 1; Baustufe; ESTW	L 27a	1	1								
Knoten Magdeburg; 2; Baustufe	L 27a	7	7	32	32	23	23	22	24	19	23
Knoten Chemnitz; Erneuerung (Sachsenmagistrale)	L 13	17	17	20	20	22	22	17	17	13	13
Knoten Erfurt; 2; Baustufe; Umbau Personenbahnhof	L 27a	11	9	11	11	4	4	3	3	2	2
Knoten Berlin; Schienenanbindung Flughafen BBI	L 27b	185	180	104	101	76	75	54	51	28	11
Knoten Berlin; Umbau Ostkreuz	L 27b	28	20	17	17	8	8	13	12	12	12
NBS Hamburg-Lübeck; Hohenburgsort; 2 gr. Ausbau	N 01	2	1		1						
ABS Hamburg-Lübeck; 2 gr. Ausbau; Elektrifizierung	N 01	33	27	21	21	2	2				
ABS Emmerich-Oberhausen, ESTW; Blockverdrängung; ETCS	N 09	23	23	22	22	11	11	6	6	2	2
ABS Düsseldorf-Duisburg (RRX); Planungskosten (H)	N 20	9	6	11	13	10	9	10		3	
Vorabmaßnahme RRX; Knoten Köln 1.3	N 20	10	10								
Knoten Frankfurt am Main; 1. Baustufe; Bahnhof Städel	N 28	7		11	8	5	4	5	9	6	

## Selbst wenn alle idealen Annahmen zuträfen...

...kommt am Ende laut Planung Bund/DB AG raus:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verfügb. Mittel	1.334	1.351	1.345	1.440	1.340	1.340
Summe Projekte	1.280	1.507	1.611	1.872	2.014	1.862
Saldo	+ 54	- 156	- 266	- 432	- 674	- 522

Selbst im Best Case gilt:

**hoffnungslose Unterfinanzierung**

# Bahnpolitische Folgen für Baden-Württemberg (1)

## 1. ABS/NBS Karlsruhe - Basel

Wahrheitsgehalt à la Drexler: „Keine Kannibalisierung, in den nächsten 4 Jahren 400 Mio.“

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015ff
ABS/NBS Karlsruhe-Basel, StA 9.2 (süd. KaTu)	2	2	0	13	20	9	314
ABS/NBS Karlsruhe-Basel, StA 9.3 (Anb. Rheinbr.)							
ABS/NBS Karlsruhe-Basel, StA 7-9; Planung bis Baurecht							
ABS/NBS Karlsruhe-Basel, StA 9.1 (KaTu + Anbindung)	58	72	45	27	8		
<b>ABS Karlsruhe - Basel: Tunnel Rastatt (StA 1)</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>81</b>	<b>111</b>	<b>101</b>	<b>?</b>
<b>ABS Karlsruhe - Basel StA 7-9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3</b>			<b>20</b>	<b>?</b>
<b>Summe</b>	<b>67</b>	<b>83</b>	<b>81</b>	<b>121</b>	<b>139</b>	<b>130</b>	

**Bei 100-Mio.-Tranchen =  
Restbauzeit von 25 Jahren**

232
2.011

# Wenn KA – Basel nicht bald kommt... (Studie IHK Stuttgart 2009)

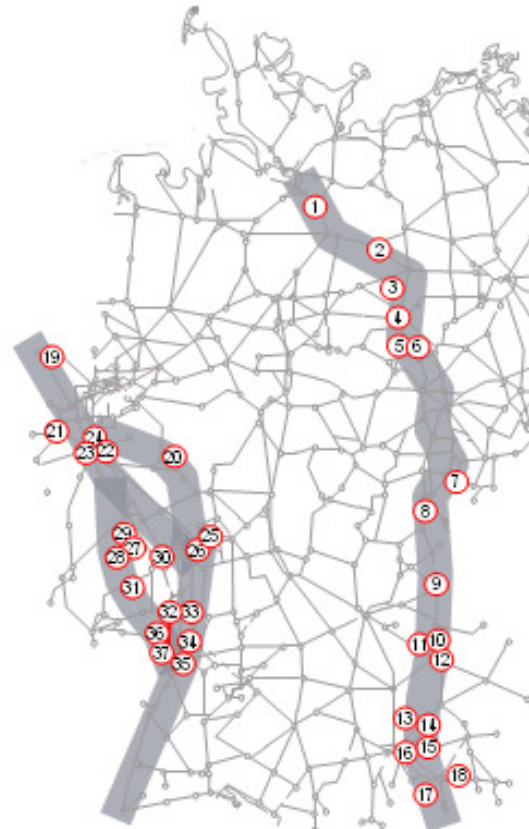


# Wenn KA – Basel nicht bald kommt... (DB AG)



Nach vertiefter Planung sollen 37 Maßnahmen umgesetzt werden, die sich relativ gleichmäßig auf den Ost- und Westkorridor verteilen

## Wachstumsprogramm – Örtliche Platzierung der Maßnahmen



Nr.	Einzelmaßnahme	Abschnitt
1	Lüneburg	Verlängerung Ü-Gleise
2	ABS Uelzen – Steindal	2gl. Ausb. b.
3	Steindal – GutsMuths (Magdeburg)	Blockverdrängung
4	Magdeburg	Veränderung Gleise TWR LPW Magdeburg-GutsMuths
5	Calbe	Verlängerung Ü-Gleise (N-S)
6	Calbe	Verlängerung Ü-Gleise (S-N)
7	Werdau	Verlängerung Ü-Gleise
8	ABS Nbg – Hof- Reichenbach	Elektrifizierung Reichenbach – Hof,
9	ABS Nbg – Hof- Reichenbach	Elektrifizierung Hof – Regensburg
10	Regensburg – Obertraubling	3gl. Ausb. b.
11	Urdorf	Neubar. seitlich liegendes Ü-Gleis
12	Regensburg	Verlängerung Ü-Gleis Regensburg (Gl. 247)
13	München	Neubar. 10gl. Fiktionskette – M. Hauptkette
14	ABS München – München-Friedrichshagen	Neubar. 1gl. Verbindungsstrecke Dachau – Bism.
15	ABS München – München-Friedrichshagen	Trudering – Bism.
16	München	Geschäftskette URB Nbg München Süd
17	Hilfersfelden – Rosenheim	Blockverdrängung
18	Übersee	Verlängerung Ü-Gleise
19	Emmerich – Oberkassel	Ausb. b. Emmerich – Oberkassel
20	Hagen – Gleibitz	Trasseerweiterung
21	Rheydt	Neubar. 1gl. Verbindungsstrecke
22	Köln	Geschäftskette URB Nbg Köln – K. Langerfeld
23	Köln	Herstellung Parallelstrecke Köln Hbf
24	Köln	Kreuzungsbarwerk Grenzberg
25	Frankfurt am Main	Homburger Damm, Galluswarte
26	Frankfurt am Main	Schrittwägen Ausb. b. Knoten Hanau
27	Koblenz – Mainz	Verläng. Ü-Gleise Koblenz-Mosel (S-W)
28	Koblenz – Mainz	Verläng. Ü-Gleise Koblenz – Mosel (W-O)
29	Koblenz – Mainz	Trasseerweiterung
30	Mainz	Veränderung Gleise TWR LPW Mz-Bischolzhelm
31	Bingen – Hockspeyer	Elektrifizierung Alsenzbahn
32	Ludwigskarte	Verlängerung Ü-Gleise Ludwigskarte Tief
33	Mannheim	1gl. Ausb. b. Mannheim-Friedrichsfeld – Heidelberg
34	Graben – Neudorf	1gl. Ausb. b.
35	Hankrille	Neubar. 1gl. Verbindungsstrecke Hankrille West – Rastatt
36	Neustadt (Waldsbr.) – Wörth (Rhein)	Elektrifizierung Neustadt (Waldsbr.) – Wörth (Rhein), 2gl. Ausb. b. Wörth
37	Verlängerung Ü-Gleise 51 Wörth	

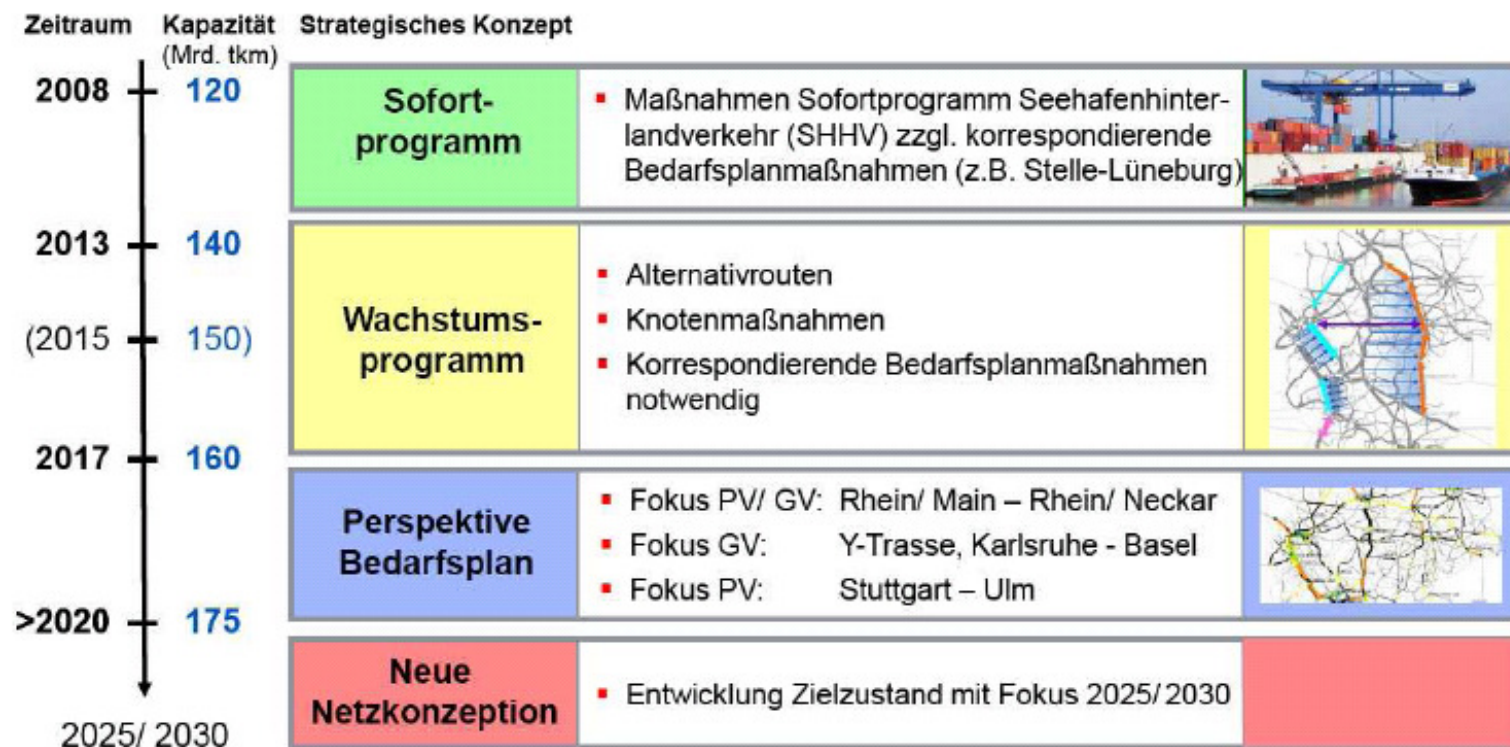
# Was wirklich Wachstum induziert... (DB AG)



Die Kapazität des Schienennetzes wird stufenweise durch Maßnahmen aus **Sofortprogramm**, **Wachstumsprogramm** und **Bedarfsplan** erhöht



## Stufenweise Kapazitätserhöhung bis ca. 2025/ 2030



# Bahnpolitische Folgen für Baden-Württemberg (2)

## 2. ABS/NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar

Weitere Vorhaben	Fulda VIII 2015ff (V) Mio. €
ABS Karlsruhe-Dresden/Leipzig, Erweiterung DD-Hof	2
ABS München-Mühldorf-Freilassing, Obergaislbach-Dorfen	137
ABS München-Mühldorf-Freilassing, Markt Schwaben-Hörkofen	111
ABS München-Mühldorf-Freilassing, Alt Mühldorf-Mühldorf-Tüßlingen	
ABS München-Mühldorf-Freilassing, ESTW Burghausen	
ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (Südbahn)	
ZBA: Ubf Basel	2
KL V, weitere, hier: Köln-Erfahr, Hamburg-Billwerder	
Knoten Berlin, Nordkreuz-Karow 2, BS	33
NBS/ABS Hamburg/Bremen-Hannover, Y-Trasse, Ausführung	
ABS Hagen-Gießen	
ABS/NBS Hanau - Fulda - Würzburg - Erfurt (Mottgers)	
Rhein/Main - Rhein/Neckar	2.537
Elektrifizierung Reichenbach-Hof	28

2,537 Mrd.



### **Der Bau von S 21/NBS hat gravierende investitionspolitische Kannibalisierungseffekte**

- **Prognose KA – Basel: nicht vor 2030 (eher 2040)**
- **Prognose Rhein/Main – Rhein/Neckar: nicht vor 2030 (eher 2040)**
- **Prognose Südbahn: kommt, wenn BW Löwenanteil trägt**

**Die Priorisierung des Landes wird als Wachstumsbremse auf die Schiene wirken, da der Schienengüterverkehr in keiner Weise von S 21/NBS profitiert.**

## Hinweise in eigener Sache

---

**Dieser Foliensatz entspricht weitgehend demjenigen zum Vortrag am 15.12.2009, ist aber nicht deckungsgleich.**

**Nachträglich eingefügt wurde der Kostensplit nach Anpassung der Baukostenprognose im Dez. 2009 auf Folie 4, ansonsten kleine redaktionelle Änderungen**

**Einige Abbildungen sind aus Platzgründen collagiert, alle Versatzstücke stammen jedoch aus dem Original**

**Politische Wertungen geben ausschließlich die Privatmeinung des Autors wider**