

Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Baukosten

Die DB AG veranschlagt im Juli 2010 dafür.....2,9 Mrd. €,
davon trägt das Land B-W1,0 Mrd. €
im Verkehrshaushalt sind bislang vorgesehen 1,1 Mrd. €

Da die Kostenkalkulationen der DB AG bei Neubauvorhaben regelmäßig viel niedrigere Werte auswies als später abgerechnet wurden, sollen die veranschlagten Kosten auf der Basis abgerechneter Werte für die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt überprüft werden.

Die NBS Nürnberg-Ingolstadt kostete nach Auskunft der Bundesregierung 2.270 Mrd. Euro reine Baukosten, ohne Planungskosten und ohne weitere Kosten für Vorfinanzierung und notwendige begleitende Maßnahmen (1).

Die Gesamtkosten der Neubau- und Ausbaustrecke München – Nürnberg beziffert die DB AG auf 3.573 Mio. Euro, bis Ende 2007 waren 3.268 Mio. Euro verbaut (2).

Die Gesamtstrecke ist 170,8 km lang, davon sind 77 km Neubau und 93,8 km Ausbau vorhandener Strecken; 27 km der Neubaustrecke verlaufen in Tunneln mit insgesamt 2,8 Mio. Kubikmetern Rohbauvolumen (2).

Setzt man als Kosten für den Ausbau vorhandener Strecken 8 Mio. Euro/Kilometer an, so kosten die Ausbaustrecken 750 Mio. Euro, die Neubaustrecke 2.823 Mio. Euro. Daraus folgt, dass zu den von der Bundesregierung genannten reinen Baukosten 553 Mio. Euro weitere Kosten, entsprechend 19,5% der Gesamtkosten, zu addieren sind. Dieser Betrag erscheint plausibel, da die Bundesregierung der DB generell für Planungskosten 17% zugestanden hat und weitere Kosten für die Finanzierung und begleitende Maßnahmen angefallen waren. Daher erscheint es realistisch, die Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg mit Gesamtkosten von 2,8 Mrd. Euro zu veranschlagen.

Um die Tunnelbaukosten zu ermitteln, wird der Streckenkilometer Neubau ohne Tunnel mit 12 Mio. Euro veranschlagt, 50 km Neubaustrecke kosteten dann 600 Mio. Euro. Daraus resultieren dann Tunnelbaukosten von etwa 800 €/Kubikmeter.

Damit ergeben sich für die NBS Wendlingen – Ulm:

für die geplanten 32 km Strecke im Freien	384 Mio. €
für die geplanten 4,946 Mio. Kubikmeter Tunnel	3.957 Mio. €
<u>Preissteigerungen für 12 Jahre spätere Bauzeit 15%</u>	<u>651 Mio. €</u>
<u>Zu erwartende Gesamtkosten der NBS Wendlingen-Ulm</u>	<u>4992 Mio. €</u>

Die Verkehrsplaner der Viereggen-Rößler GmbH. kommen bei einer Kostenprognose im Jahre 2010 für eine mittlere Bauzeit von 2016 auf Beträge von (3):

mindestens4,6 Mrd. €,
wahrscheinlich 5,3 Mrd. €,
maximal bis zu 10 Mrd.€.

Wenn die erfahrungsgemäß zu erwartenden Baukosten 5 Mrd. € betragen:

Wer trägt die die Mehrkosten von voraussichtlich	2,1Mrd. €?
<u>Der Bund müsste dazu statt 1,1 Milliarden € dann</u>	<u>4,0 Mrd. €,</u>
<u>aufwenden, fast vier Mal so viel als geplant war!</u>	

Jahreskosten

Die Folgekosten können mit den folgenden Daten abgeschätzt werden:
Als jährlich wiederkehrende Kosten müssen für Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung insgesamt 7% veranschlagt werden, **das ergibt Kosten von 350 Mio €/Jahr.**

Auf der NBS sollen gemäß der Bedarfsplanung täglich 98 Personenzüge fahren:
Langfristig wird hier mit 110 Zügen/Tag gerechnet werden. Der geplante Güterverkehr wird voraussichtlich nicht stattfinden, da die Strecke steiler, höher und teurer als die vorhandenen Strecken ist und weil diese freie Kapazitäten haben.

Die DB spart je Zugfahrt voraussichtlich etwa 24 Minuten = 0,4 Std Fahrzeit.
Im Jahr sind das 110 Züge x 0,4 Std/Zug x 365 Tage/Jahr = 16.060 Zugstunden.
Kostet eine Zugstunde im Mittel (Nah- und Fernzüge) 2500 Euro, so ergeben sich **Einsparungen von etwa 40 Mio €/Jahr.**

Reisen je Zug durchschnittlich 250 Fahrgäste, so fahren auf der die NBS
250 P/Zug x 110 Züge/Tag x 365 Tage/Jahr = 10 Mio. Personen/Jahr,
dies entspricht einer Aussage des Vorstands der DB Netz AG in (4).

Darin sollen gemäß eine Prognose der DB AG 2 Mio. neue Fahrgäste sein (4).
Erlöst die DB AG durchschnittlich 20 Euro/Fahrt,
so erreicht sie Mehrerlöse von 40 Mio €/Jahr.

Die DB AG wird die Fahrpreise erhöhen. Bei einem Mehrpreis von 2,5 Euro je Fahrt
erlöst sie zusätzlich 8 Mio P/Jahr x 2,5 Euro/P = 20 Mio €/Jahr.

Es kann daher erwartet werden, dass 100 Mio. €/ Jahr durch Einsparungen und Mehrerlöse gedeckt werden – damit verbleiben ungedeckte Kosten von etwa 250 Millionen Euro/Jahr, entsprechend etwa 25 Euro je Fahrt, die jährlich wiederkehrend aus Steuergeldern aufgebracht werden müssen, vor allem vom Bund für Zinsen und für die Instandhaltung der Infrastruktur, vom Land für erhöhte Preise bei der Bestellung der Nahverkehrszüge*.. Da die DB AG keine Abschreibungen für Neubaustrecken tätigt, verbleibt außerdem dem Bund die Erneuerung der Anlagen.

* Die Zugfahrtkosten, die Angeboten im Regionalverkehr zugrunde liegen, erhöhen sich gegenüber der Bestandsstrecke durch höhere Trassenpreise (derzeit 455 €/Zugfahrt auf voraussichtlich 1140 €/Zugfahrt (5)), höhere Energiekosten wegen der größeren Höhendifferenz, des Fahrens in Tunneln und der höheren Geschwindigkeiten und wegen der aufwendigeren technischen Ausstattung der Fahrzeuge. Sie werden teilweise kompensiert durch die um etwa 9% reduzierte Streckenlänge und durch die verkürzte Fahrzeit.

Quellenangaben:

- (1) Drucksache 17/3311 des Deutschen Bundestags vom 14. 10. 2010
- (2) Angaben der DB AG zitiert aus Wikipedia
- (3) Viereggen-Rößler GmbH in der Schlichtung in Stuttgart am 26. 11. 2010
- (4) Dr. Ing. Volker Kefer in der Schlichtung in Stuttgart am 4.11. 2010
- (5) Felix Berschin in der Schlichtung in Stuttgart am 29. 11.2010

Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell, 24 .6. 2011 . kd.bodack@gmx.de

