

■ Fernverkehr

Bundesrechnungshof: Nürnberg--Erfurt--Halle/Leipzig auf dem Prüfstand

aus SIGNAL 01/2007 (Februar/März 2007), Seite 11 (Artikel-Nr: 10000154)

Bundesrechnungshof

Der Bundesrechnungshof hält den Weiterbau dieser Aus- bzw. Neubaustrecke ohne gesicherte Gesamtfinanzierung für unwirtschaftlich...

In seinen Bemerkungen vom 13. November 2006 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes schrieb der Bundesrechnungshof über die Aus- bzw. Neubaustrecke Nürnberg-- Erfurt--Halle/Leipzig:

»Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellt bei der Finanzierung eines mehrere Milliarden Euro teuren Schienenwegebauvorhabens nicht sicher, dass die Bundesmittel wirtschaftlich und sparsam verwendet werden. Für zwei wesentliche Abschnitte der Eisenbahnneubaustrecke von Nürnberg nach Halle/Leipzig, an denen bereits seit dem Jahre 1996 gebaut wird, hat es die Finanzierung derzeit nicht annähernd gesichert. In den letzten Jahren ließ es wegen knapper Haushaltsmittel vor allem punktuelle Maßnahmen durchführen, um das Baurecht zu erhalten. Damit nahm es erhebliche Bauverzögerungen und Mehrkosten in Kauf. Es untersuchte bisher nicht, in welchem Umfang diese die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens beeinträchtigen.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gingen Anfang des Jahres 2005 davon aus, dass die Eisenbahnstrecke Nürnberg--Halle/ Leipzig Gesamtkosten von 7 Milliarden Euro verursachen wird. Für den Bau von zwei wesentlichen Streckenabschnitten sind nach bisherigen Schätzungen 4,1 Milliarden Euro Bundesmittel erforderlich. Derzeit hat das Bundesministerium dafür aber nur 1,2 Milliarden Euro fest eingeplant. Für den verbleibenden Investitionsbedarf von knapp 3 Milliarden Euro hat es keine gesicherte Finanzierungsgrundlage. Konkrete Angaben darüber, wann die Abschnitte fertig werden, machte das Bundesministerium bisher nicht. Zudem hat es nicht darlegen können, mit welchen Mehrkosten aufgrund der verzögerten Umsetzung insgesamt zu rechnen ist. Es ist sich aber darüber im Klaren, dass es mit den bisherigen punktuellen Maßnahmen den Bau weder geordnet noch wirtschaftlich durchführt.

Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass die betrachteten Streckenabschnitte erst Mitte dieses Jahrhunderts fertig werden, wenn es bei dem bisher unterstellten Bedarf an Bundesmitteln von 4,1 Milliarden Euro und dem derzeit vorgesehenen jährlichen Finanzierungsbeitrag des Bundes bleibt. Er hat darauf verwiesen, dass eine sehr lange Bauzeit und eine über Jahrzehnte verzögerte Inbetriebnahme die Wirtschaftlichkeit der Bahnstrecke beeinträchtigen. Dem Bundesministerium hat er empfohlen, das Vorhaben zu überprüfen.

Das Bundesministerium hält eine Überprüfung für nicht notwendig. Es sei politisch entschieden worden, das Projekt weiter zu verfolgen. Wegen der bestehenden Haushaltsengpässe hätten die Baumaßnahmen gestreckt werden müssen. Die Aufgabe des Projekts würde zu verlorenen Investitionen in Höhe eines dreistelligen Millionenbetrages führen. Im Übrigen plane es derzeit, die Strecke schneller fertig zu stellen.

Der Bundesrechnungshof befürchtet, dass die Gefahr verlorener Investitionen weiter ansteigt, solange für die Strecke kein vollständiges Finanzierungskonzept vorliegt. Er hält es zudem für notwendig, dass das Bundesministerium die politischen Entscheidungsträger umfassend über die Konsequenzen der »gestreckten Realisierung« unterrichtet. Das Bundesministerium sollte darlegen, welche Mehrkosten dadurch entstehen und inwieweit die verzögerte Umsetzung die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens belastet. Zudem sollte es erläutern, welche Investitionen für eine Inbetriebnahme der Bahnstrecke noch erforderlich sind, wie diese finanziert werden und wann mit einer Fertigstellung gerechnet wird.«

Kommentar des Deutschen Bahnkunden-Verbandes:

Nummehr hat sich also auch der Bundesrechnungshof die umstrittenen Aus- bzw. Neubauprojekten zwischen Nürnberg und Halle/Leipzig (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 8.1 und 8.2) vorgenommen. Er kommt zu dem wenig überraschenden Ergebnis, dass das BMVBS nicht sicherstellt, dass Bundesmittel - d.h. Steuergelder! - im vorliegenden Fall wirtschaftlich und sparsam eingesetzt werden.

Die Arbeiten an der 107 km langen Neubaustrecke Ebensfeld--Erfurt begannen bereits im April 1996. Angesichts knapper Haushaltsmittel wurden in den letzten Jahren hauptsächlich Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Baurechts durchgeführt. Mit dieser Vorgehensweise werden erhebliche Bauverzögerungen und Mehrkosten in Kauf genommen. Nach jüngsten Informationen strebt der Bund derzeit eine Inbetriebnahme dieser Infrastrukturprojekte um das Jahr 2016 an. Nicht nachvollziehbar sind angesichts solcher Bauzeiten Aussagen in einer Pressemitteilung des BMVBS, dies sei für die Realisierung »ein überschaubarer zeitlicher Rahmen«.

Fragwürdig ist der Investitionsaufwand von voraussichtlich 4,583 Milliarden Euro allein für den Aus- /Neubauabschnitt Nürnberg-- Ebensfeld--Erfurt auch vor dem Hintergrund, dass zumindest für den Abschnitt der Neubaustrecke tagsüber durchschnittlich nur 1,5 Zugpaare pro Stunde prognostiziert werden. Dagegen werden die Ausbauten in etlichen Relationen, bei denen mit einem weit geringeren finanziellen Aufwand deutliche Angebotsverbesserungen erreicht werden könnten, verschoben oder zeitlich gestreckt, z. B. der Ausbau der Strecke Berlin--Rostock (Fertigstellung voraussichtlich 2015). Gleiches gilt für Projekte, mit denen dringend notwendige Kapazitätserweiterungen für den Güterverkehr geschaffen würden. Die 53 km lange Ausbaustrecke Hoyerswerda--Horka--Grenze Deutschland/Polen (zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung, Gesamtkosten rund 163 Millionen Euro) oder die Verbesserung der Hinterlandanbindungen der Hafenstädte Hamburg / Bremerhaven / Wilhelmshaven seien an dieser Stelle beispielhaft genannt.

Auch das werbewirksame Ziel, Fahrzeiten zwischen Berlin und München von unter 4 Stunden zu erreichen, hat keineswegs nur Vorteile. Heute bestehende ICE-Direktanbindungen von Städten wie Naumburg (Saale), Jena, Saalfeld, Lichtenfels und Weimar im 1- oder 2 Stunden-Takt dürften nach Inbetriebnahme der benannten Aus- bzw. Neubaustreckenabschnitte der Vergangenheit angehören, da die neue Infrastruktur schließlich ausgelastet werden muss. Inwieweit DB Fernverkehr von der Möglichkeit Gebrauch macht, ICE-Züge zu flügeln, um benannte Städte auch weiterhin im Fernverkehr anzubinden, ist angesichts des wirtschaftlichen Drucks sehr fraglich. Eine alternative Erschließung im Fernverkehr ist durch die Abschaffung des

InterRegio-Angebots ebenfalls nicht mehr gegeben.

Bereits in [SIGNAL 4/2006](#) wurden daher alternative Möglichkeiten aufgezeigt, um die Gefahr eines weiteren Abhängens ganzer Regionen vom Fernverkehr zu vermeiden. Die dort vorgestellte modifizierte Planung zum Abschnitt Nürnberg--Erfurt entsprechend der Studie der Vieregg-Rössler GmbH berücksichtigt dabei z. B. auch die Integration des südlich von Erfurt weit vorangeschrittenen Neubauabschnittes, um das Risiko von Bauruinen zu vermeiden, zumindest aber zu verringern.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000154>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten