Fahrgastverband PRO BAHN

Initiative Deutschlandtakt

Guten Tag!

Verdrehen Politiker bewusst die Wahrheit oder arbeiten sie nur so oberflächlich, dass ihre Informationen zu Fake News werden? Urteilen Sie selbst.

Aktualisierter Baukostenindex

In den letzten Tagen machte der FDP-Bundestagsabgeordnete Frank Schäffler von sich reden, indem er mitteilte, die Kosten der Neubaustrecke Bielefeld - Hannover seien auf 8,4 Milliarden Euro gestiegen. Doch was steht wirklich hinter dieser Angabe? Alle Baukosten für den Bundesverkehrswegeplan von 2016 und den Deutschlandtakt waren bisher durchgängig auf der Basis des Baukostenindex 2015 kalkuliert. Nur so werden die Kosten einzelner Projekte untereinander vergleichbar. Die Bundesregierung hat diese Angabe auch offen kommuniziert, dass die Baukosten auf dieser Basis kalkuliert und angegeben werden.
Unterdessen wird in Berlin die Änderung des Bundesverkehrswegeplans aus dem Jahre 2016 vorbereitet. Zu diesem Zweck werden alle Projekte, die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden sollen, erneut einer Prüfung auf Kosten und Nutzen unterzogen. Für diese Berechnung wird ein aktuellerer Baukostenindex verwendet. Welcher Baukosten Index neu verwendet wird, ist noch nicht bekannt und wird auch von den Bundestagsabgeordneten Schäffler nicht mitgeteilt.
Zugrunde liegt dieser neuen Zahl aber keine neue Planung. Die Bundesregierung greift nach wie vor auf die schon für die bisherige Kostenschätzung verwendete Planung der Firma Schüßler Plan zurück und hier auf die Variante 5. Aufgrund der vorangeschrittenen Planungsarbeiten der Deutschen Bahn kann aber bereits jetzt gesagt werden: Diese Planung wird nicht Grundlage einer Entscheidung werden, ob das Projekt gebaut wird oder nicht. Die Arbeit von Schüßler Plan ist so oberflächlich und fachlich fragwürdig, dass sie lediglich einen ganz groben Anhaltspunkt für die zu erwartenden Kosten geben kann. Mehr wird für den Bundesverkehrswegeplan aber auch nicht verlangt. Entsprechendes gilt für die Feststellung des Nutzens, für die ebenfalls neue Indexwerte verwendet werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis entscheidet ausschließlich darüber, ob das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden kann und ein Planungsauftrag erteilt werden darf.
Im Zuge der Bewertung der vorgeschlagenen Trassen wird auch für jede Trasse eine Kostenermittlung und eine Nutzen-Kosten-Rechnung erstellt werden. Das jeweilige Ergebnis kann durchaus erheblichen Einfluss auf die Wahl der Vorzugstrasse haben. Auch das sagt noch nichts darüber, ob das Projekt später tatsächlich aus Haushaltsmitteln finanziert wird.

Der Vorgang hat also nichts mit den Kostensteigerungen zu tun, die man bei „Stuttgart 21“ erlebt hat und die gegenwärtig die Kosten der zweiten S-Bahn Stammstrecke in München hochtreiben. Bei den Kostensteigerungen, die bei diesen Projekten in Rede stehen, handelt es sich nicht um die Veränderung von Indexzahlen, sondern um Planungsmängel, die das Prestigeprojekt zunächst möglichst billig haben aussehen lassen. Insbesondere bei diesen beiden Projekten wurde der Brandschutz zu billig kalkuliert.
Ein Haushaltspolitiker sollte eigentlich den Unterschied zwischen den beiden Ursachen kennen, die die Zahlen hochtreiben.
Selbstverständlich steigen die tatsächlichen Kosten insbesondere für komplexe Großprojekte überproportional. Die aktuellen Preissteigerungen dieses Jahres werden auch in einem neueren Baukostenindex nicht abgebildet werden. Und überhaupt: erst dieses Jahr hat schmerzlich ins Bewusstsein gerückt, dass wir unseren bisherigen Wohlstand auf der Grundlage billiger Energie aus Russland und billiger Produkte aus China aufgebaut haben und dass die Erwartung enttäuscht worden ist, dass der Handel mit diesen Ländern die Despoten veranlassen würde, ihre Machtgier zu mäßigen.
Aber müssen wir deswegen schon jetzt aufhören, konkret zu planen? Auch die Einnahmen des Staates steigen im Rahmen der derzeit laufenden Inflation. Natürlich sind die Anforderungen an den Staatshaushalt in der derzeitigen Krisenentwicklung immens. Entscheidungen darüber, ob das Bauprojekt finanziert wird, werden erst in einigen Jahren notwendig. Entscheidungen, welche politischen Prioritäten gesetzt werden, wird dann zu treffen sein, wenn es an der Zeit ist. Und ohne Planung ist nicht abzuschätzen, was ein Projekt wirklich kosten wird und welchen Nutzen es hat.
Die Original-Pressemitteilung von Frank Schäffler finden Sie hier:
https://www.frankschaeffler.de/kosten-fuer-aus-bzw-neubau-der-ice-strecke-bielefeld-hannover-explodieren-steigerung-um-fast-70-erwartet/

*

Termine
17. 9. 2022: Tag der Schiene
ab 13.30 Uhr im Bürgerbahnhof Löhne - Empfangsgebäude

Der Vortrag der Initiative Deutschlandtakt wird ab 17. September als Video über die Webseite
https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/
zur Verfügung stehen.

Regio-Treffs
26.09.2022, ab 17 Uhr: 3. Regional-Treffen NW zur Bewertungsmethodik
18.10.2022, ab 17 Uhr: 3. Regional-Treffen NW zur Bewertungsmethodik
19.09.2022, ab 17 Uhr: 3. Regional-Treffen NI zur Bewertungsmethodik
13.10.2022, ab 17 Uhr: 3. Regional-Treffen NW zur Bewertungsmethodik

Die Regio-Treffs werden voraussichtlich als Livestream zu verfolgen sein.

Danke für Ihr Interesse!

Initiative Deutschlandtakt und
PRO BAHN NRW e.V., PRO BAHN Niedersachsen e.V.
Rainer Engel, Referent Deutschlandtakt