

## Abschlussbericht

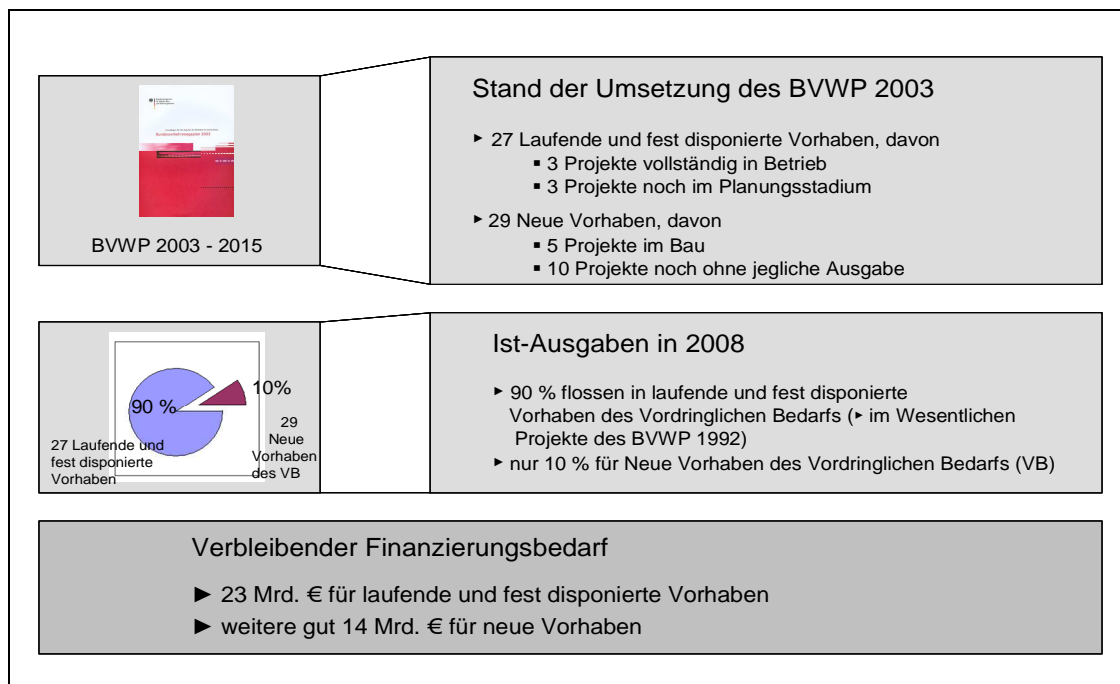
der Arbeitsgruppe

„Aus- und Neubau und dessen Finanzierung“

### 1 Ausgangslage

Der Bund entwickelt eine langfristige Netzausbauplanung u.a. für den Bereich der Eisenbahn. Auf Basis der erwarteten Verkehrsentwicklung und der vorhandenen Infrastruktur formuliert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Aus-/Neubauvorhaben und bewertet sie nach volkswirtschaftlichen Methoden. Diese zunächst interne Planung bildet die Grundlage für den sog. Bedarfsplan Schiene, der den Kern des Bundesschienenwegeausbaugesetzes dargestellt. Mit Verabschiedung dieses Gesetzes wird der Bedarf der darin genannten Vorhaben gesetzlich festgeschrieben und dient als Rechtfertigung für die weitere Umsetzung.

Die Recherchen ergaben, dass der im Jahr 2004 verabschiedete Bedarfsplan Schiene (=BVWP 2003), dessen Umsetzung bis zum Jahr 2015 angelegt war, bis 2009, also der Hälfte des Betrachtungszeitraumes, nur ansatzweise umgesetzt worden ist. Von den 27 laufenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, der höchsten Dringlichkeitsstufe, waren Ende 2009 erst 3 Projekte vollständig in Betrieb genommen. Drei weitere Vorhaben befanden sich noch im Planungsstadium. Von den 29 Neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs waren Ende 2009 erst 5 Maßnahmen im Bau, für 10 Vorhaben waren noch keine Planungsgelder verausgabt. Dieses spiegelt sich auch bei den Ausgaben wider: So flossen 2008 90% der Bundeszuschüsse in laufende und fest disponierte Vorhaben, nur 10% standen für die Neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs zur Verfügung. Insgesamt verblieb damit ein Rest-Finanzierungsbedarf von 23 Mrd. € für die laufenden und fest disponierten Vorhaben und weiteren 14 Mrd. € für die Neuen Vorhaben. Angesichts einer Finanzierungslinie von gut einer Milliarde Euro p.a. wird deutlich, dass die Zielstellung der Bundesverkehrswegeplanung, die aufgeführten Projekte weitgehend bis zum Jahr 2015 fertig zu stellen, keinesfalls erreichbar ist.



Quelle: Eigene Berechnungen

Auch die in den Jahren 2009/10 im Rahmen der Konjunkturprogramme zusätzlich bereit gestellten Mittel lassen keine andere Beurteilung zu; zudem sollen von den rechnerisch vorhandenen 2 Mrd. € Konjunkturmitteln in 2009 nur etwa 1,3 Mrd. € abgeflossen sein. Während Straße und Wasserstraße diesen Rückstand schon 2010 aufholt haben sollen, seien bei der Schiene 140 Mio. € offen geblieben, die jedoch auf 2011 übertragen werden konnten<sup>1</sup>.

Die im November letzten Jahres vom Bundesverkehrsministerium vorgestellte Überprüfung des Bedarfsplans ist insofern zu begrüßen, als dass über eine korridorbezogene Betrachtung Ansätze erkennbar werden, die Netzwirkung der bewerteten Projekte abzuschätzen, zum anderen wurde die volkswirtschaftliche Bewertung anhand aktualisierter Kosten-/Nutzenabschätzungen fortgeschrieben. Trotz faktischer Herausnahme von 9 Projekten aus dem Bedarfsplan-Katalog stellt sich die Finanzierungsproblematik in unveränderter Schärfe:

- Die für den Zielhorizont 2025 als realisiert unterstellten Maßnahmen (sog. Bezugsfall) haben ein Gesamtinvestitionsvolumen von deutlich über 20 Mrd. € (Kostenstand 2009; Quelle: Verkehrsinvestitionsbericht 2010, BT-Drs. 17/4980).
- Die jetzt überprüften und für volkswirtschaftlich sinnvoll erachteten Projekte erfordern bis zum Zielhorizont 2025 Gesamtinvestitionen von weiteren rd. 26 Mrd. €.

Zudem würden trotz unterstellter Fertigstellung aller überprüften Vorhaben bis 2025, wovon keinesfalls ausgegangen werden kann, im Zielnetz 2025 noch immer Engpässe verbleiben.

<sup>1</sup> ÖPNV aktuell Nr. 25/11, s. 5

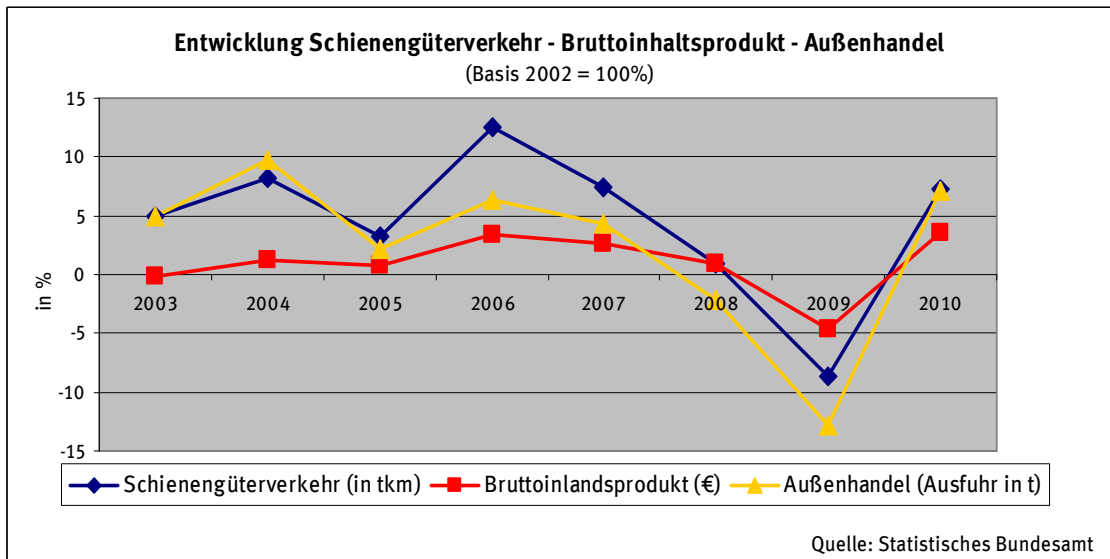
Das Wachstumsprogramm Schiene wurde im Rahmen dieser Überprüfung nicht bewertet; allerdings soll eine separate Bewertung ergeben haben, dass der Ostkorridor auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten vorteilhaft sei, während die Prognose für den Westkorridor weniger günstig ausgefallen sein soll. Eine Finanzierung dieses Programms steht weiterhin aus.

Die Ausgangslage ist somit gekennzeichnet durch eine sehr deutliche Diskrepanz zwischen den formulierten Ausbauzielen einerseits und den tatsächlichen Fortschritten beim Netzausbau sowie der Dotierung dieser Planungen andererseits.

Neu ist die Haltung des Bundes, der in seiner Eigentümerfunktion in 2011 erstmalig eine Dividendenzahlung der DB AG in Höhe von 500 Mio. €, ab 2012 von 525 Mio. € p.a. erwartet. Ab 2015 soll diese Dividende auf 700 Mio. € steigen.

## **2 Bewertung**

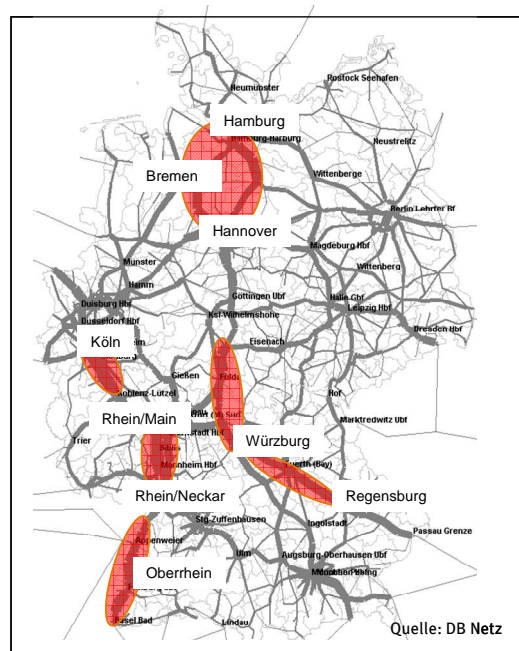
- 2.1** Die Arbeitsgruppe hatte im letzten Jahr zunächst die geltenden Ausbauplanungen mit der absehbar verfügbaren Finanzierungslinie abgeglichen und daraus die Schlussfolgerung gezogen, dass zum einen die Zielstellung der Bundesverkehrswegeplanung in hohem Grad unrealistisch ist und dass zum anderen die reale Verkehrsentwicklung rasche Kapazitätserweiterungen auf dem deutschen Schienennetz erfordert, sollen die prognostizierten Verkehrsmengen auf der Schiene abgewickelt werden. Diese Erkenntnis greift inzwischen auch im politischen Raum zunehmend um sich.
- 2.2** Die Arbeitsgruppe sieht trotz des durch die tatsächliche Verkehrsentwicklung unterlegten Investitionsbedarfs, dass auf Grund übergeordneter Entwicklungen eine Ausweitung der Finanzierungslinie allenfalls in engen Grenzen möglich erscheint; Gründe dafür sind im weitesten Sinne zusätzliche Finanzierungslasten bei gleichzeitig verstärkten Konsolidierungsbemühungen und im engeren Sinne erkennbare Akzentverschiebungen im Bereich der Verkehrs- und Versorgungsnetze. Daher wird es als notwendig erachtet, verstärkt die Bedeutung der Schienennetze für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung herauszuarbeiten; es wird daher empfohlen, sich aus Sicht der Nutzer weiterhin in die Diskussion einzubringen. Geprüft werden sollte, ob eine engere Abstimmung mit anderen Multiplikatoren, z.B. Wirtschaftsverbänden möglich ist.
- 2.3** In der Sache wird mehr denn je die Notwendigkeit gesehen, in Anbetracht der aktuellen Verkehrsentwicklung ein weiteres Öffnen der Schere zwischen Investitionsbedarf und Finanzierungsmöglichkeiten nach Möglichkeit zu vermeiden. Ein Vergleich grundlegender wirtschaftlicher Kenngrößen zeigt die wechselseitigen Abhängigkeiten von wirtschaftlicher Entwicklung und Aufkommen im Schienengüterverkehr.



Insbesondere wird deutlich, dass eine positive wirtschaftliche Entwicklung sich nicht nur in entsprechenden Nachfrageresteigerungen beim Schienengüterverkehr niederschlägt; ein Vergleich der Indices macht deutlich, dass die Verkehrsleistung sogar relativ deutlich stärker als die Entwicklung der Wirtschaft insgesamt wächst.

Noch deutlicher wird die Korrelation, wenn man Verkehrsleistung und Entwicklung des Außenhandels gegenüber stellt; dieses ist insofern von Bedeutung, als die Seehäfen bereits bisher landseitig stark auf die Schiene setzen und zuletzt eine sehr positive Umschlagentwicklung aufgewiesen haben<sup>2</sup>. Die bereits als potentielle Engpässe identifizierten Strecken/Räume dürften sich daher in Anbetracht der aktuellen Entwicklung absehbar konkretisieren bzw. verschärfen.

Die nach dem wirtschaftlichen Einbruch 2008/9 beim wirtschaftlichen Wachstum entstandene Delle wird entgegen früheren Annahmen somit zeitnah aufgeholt werden.



<sup>2</sup> Presseinformation der Hafen Hamburg Marketing e.V. vom 18.05.2011: Umschlagsplus bei Containern im 1. Quartal 2011 in Hamburg 18,2% (Seegüterumschlag insgesamt +9,8%), Rotterdam 10,1% und Antwerpen 7,9%;

Transport online.de vom 24.05.2011: Bremenports (Bremen und Bremerhaven) steigerte Containerumschlag im 1. Quartal 2011 um 24,9% (Gesamtumschlag +16,7%)

Die wirtschaftliche Dynamik im Inland und die wieder sehr positive Entwicklung im Export unterstreichen den Handlungsbedarf beim Infrastrukturausbau – anders ausgedrückt: In Anbetracht der schon heute vielfach festzustellenden hohen Netzauslastung und deren punktueller Überlastung droht die Infrastruktur zum limitierenden Faktor bei der wirtschaftlichen Entwicklung zu werden; der Handlungsbedarf wird dabei nicht annähernd durch die als „überlastet“ ausgewiesenen Schienenwege gemäß § 16 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) beschrieben. Zusätzlich dürfte sich mit der Verordnung (EU) 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr ab 2013 die Belastung auf den bereits heute hoch frequentierten deutschen Hauptverkehrsachsen weiter erhöhen bzw. durch Änderung der Zugangsbedingungen zu zusätzlichen Problemen bei der Trassenvergabe führen.

Die Priorisierung der Ausbauprojekte muss daher entscheidend verändert werden:

- Die verfügbaren Ressourcen sollten gezielt dafür eingesetzt werden, bestehende und real absehbare Engpässe im Schienennetz so schnell wie möglich auszubauen.

Durch vorrangige Beseitigung von Engpässen könnten die im Gesamtnetz noch bestehenden Kapazitätsreserven genutzt werden. Die Arbeitsgruppe sieht im Wachstumsprogramm Schiene der DB Netz AG nach wie vor einen richtigen und notwendigen Ansatz zur Problemeingrenzung.

- Soweit derzeit Projekte im Bau sind, die nicht zur Kapazitätserweiterung in (absehbar) überlasteten Korridoren beitragen, sollte der finanzielle Einsatz für diese Vorhaben zunächst darauf beschränkt werden, Teilabschnitte mit eigenem Verkehrswert im Vorgriff auf eine endgültige Realisierung des Gesamtprojektes fertig zu stellen.

Auf diese Weise könnten in den nächsten Jahren Mittel durch Umschichtungen vorübergehend generiert werden, um zunächst kapazitätssteigernde Maßnahmen umzusetzen.

#### 2.4 Wichtig erscheint weiterhin, die bereits früher geforderte Planungskostenpauschale einzurichten.

Derzeit finanziert der Bund Planungen von Ausbauprojekten jeweils nur in Form pauschaler Zuschläge auf die Baukosten. Abgesehen von der angemessenen Höhe dieser Planungskostenzuschläge erweist sich als maßgebliches Hemmnis, dass DB Netz AG die Gefahr der verzögerten Projektrealisierung - oder im worst case-Fall der Projektaufgabe –tragen muss. Die Folge ist, dass bereits angestoßene Planungen dann als Aufwand gebucht werden müssten und letztendlich das Wirtschaftsergebnis belasten.

Dies erklärt den im Vergleich zu anderen Bundesverkehrswegen geringen Planungsvorrat und zeigt das Spannungsverhältnis zwischen öffentlichem Infrastrukturauftrag und Wahrnehmung dieser Aufgabe unter betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Of-

fen zutage tritt dieses Spannungsverhältnis insbesondere dann, wenn es gilt, kurzfristig zusätzliche Mittel, z.B. im Rahmen von Sonderfinanzierungsprogrammen, umzusetzen:

- So sahen die Konjunkturprogramme 2009/10 zusätzliche Investitionen in die drei Verkehrsnetze Straße, Schiene und Wasserstraßen vor. Während die bereitgestellten Mittel im Bereich Straße und Wasserstraße ganz überwiegend für planfeststellungsrelevante Vorhaben vorgesehen wurden, flossen die Mittel im Bereich der Schiene überwiegend in Vorhaben, die keiner Planfeststellung bedürfen, also in der Regel einen geringen Planungsaufwand und –vorlauf aufweisen.

Wenngleich außerhalb des Geschäftsbereichs der DB Netz AG AG, wird diese Problematik bei der in gleicher Weise betroffenen DB Station&Service AG deutlich, wo Mittel des Konjunkturprogramms I zur energetischen Sanierung von Empfangsgebäuden eingesetzt werden. Abgesehen von der Frage, ob diese Maßnahme als Verkehrs- oder eher städtebauliche Investition einzuordnen ist, stellt sich zumindest – angesichts des allgemein greifbaren Investitionsbedarfs - die Frage nach dem dadurch erzielten verkehrlichen Nutzen.

- Obwohl die Konjunkturprogramm-Mittel verkehrsträgerspezifisch offensichtlich unterschiedlich verplant wurden, um die jeweiligen „Reaktionszeiten“ angemessen zu berücksichtigen, könnte der nicht vollständige Abruf dieser Mittel in 2009/10<sup>3</sup> ein Indiz dafür sein, dass die Planungsvorläufe bei der DB Netz AG vergleichsweise lang sind und offensichtlich baureife Planungen nur sehr begrenzt verfügbar sind.

In jedem Fall erscheint es nach wie vor geboten, ein Planungskosten-Budget einzurichten. Die Erfahrung zeigt, dass über längere Perioden gesehen immer wieder Sonderprogramme aufgelegt werden, die nur dann effektiv genutzt werden können, wenn auf planreife oder sogar planfestgestellte Projekte zurückgegriffen werden kann.

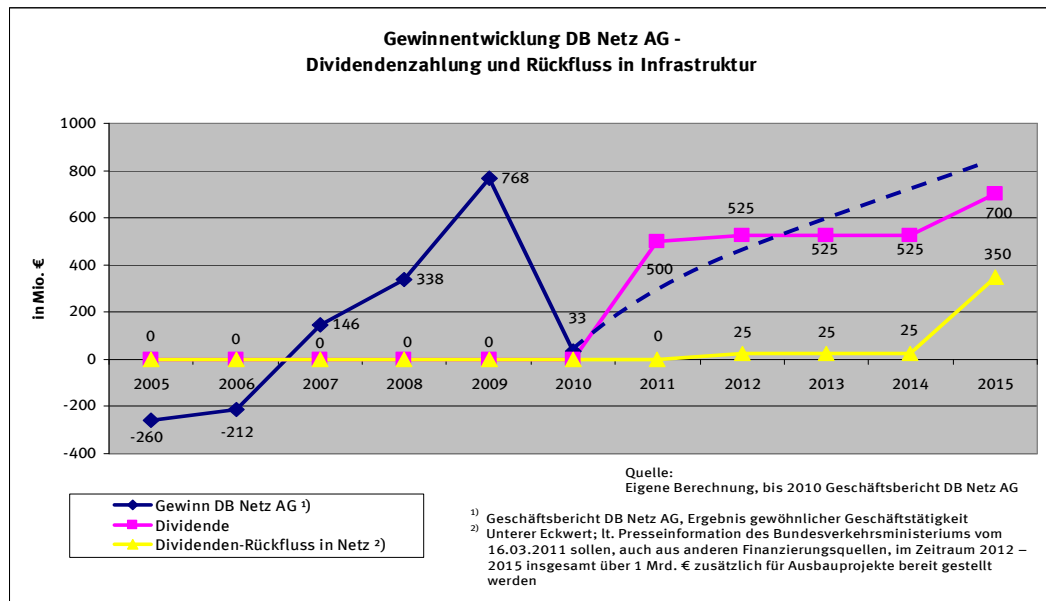
**2.5** Unter finanziellen Gesichtspunkten ist zu konstatieren, dass eine Aufstockung der Bundesinvestitionen aus Steuermitteln als wenig realistisch eingestuft werden muss. Dennoch werden, neben den Ausführungen unter Ziffer 3.3, Ansätze gesehen, die zu einer breiteren Finanzierungsgrundlage führen könnten:

- Der Bund hat mit dem Haushalt 2011 im Bereich Straße einen sog. geschlossenen Finanzierungskreislauf eingeführt; d.h. die Einnahmen aus der LKW-Maut fließen vollständig in die Straße zurück. Bisher aus der LKW-Maut für die Schiene bereit gestellte Mittel werden nun aus dem allgemeinen Steueraufkommen geleistet.

Gleichzeitig erwartet der Bund für 2011 erstmalig eine Dividendenzahlung der DB AG in Höhe von 500 Mio. €. Nach 525 Mio. € p.a. in den Jahren 2012 – 2014 soll die Abführung an den Bundeshaushalt in 2015 700 Mio. € betragen. Abgesehen von grundsätzlichen Bedenken, die Höhe der Dividendenzahlung losgelöst von der wirtschaftlichen Entwicklung eines Unternehmens festzulegen, ist es aus Nutzersicht problematisch, wenn nur ein geringer Teil dieser Dividenden an die Schiene zurückgegeben werden soll.

---

<sup>3</sup> vgl. Ziff. 1, S. 2



Nimmt man die politische Ansage, verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe zu stärken<sup>4</sup>, als Maßstab, müsste in Anbetracht der insgesamt positiven Ertragsentwicklung der DB Netz AG bereits heute ein deutlich höherer Anteil der Bahn-Dividende in die Schieneninfrastruktur zurück fließen.

Die Arbeitsgruppe sieht es nicht als ihre Aufgabe an, die Modalitäten dieses Finanzierungskreislaufes näher zu beleuchten; wichtig erscheint an dieser Stelle allein, die Diskrepanz bei der Ausgestaltung der Finanzierungsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern deutlich zu machen – dies um so mehr, als bei der Eisenbahn Nutzungsentgelte durchgängig erhoben werden, die „Erwartungshaltung“ der Nutzer also noch ausgeprägter ist als beim Straßenverkehr, bei dem lediglich partiell strecken- und spartenbezogen Nutzungsentgelte erhoben werden. Würde man die durchschnittliche Gewinnsituation der DB Netz AG der Jahre 2008 – 2010<sup>5</sup> auf den Zeitraum 2011 - 2015 projizieren, würden für die Schieneninfrastruktur allein unter dem Blickwinkel geschlossener Finanzierungskreisläufe und ohne Erschließung weiterer Finanzierungsinstrumente<sup>6</sup> zusätzliche Mittel von fast 1,9 Milliarden € zur Verfügung stehen; das entspräche einer Aufstockung der Mittel für Aus- und Neubau um rund ein Drittel!

Je nach Ausgestaltung dieses Finanzierungskreislaufes ergeben sich Gestaltungsmöglichkeiten für den Einsatz dieser Mittel:

<sup>4</sup> Koalitionsvereinbarung CDU/CSU/FDP für die 17. Legislaturperiode, 26.10.2009

<sup>5</sup> Geschäftsberichte 2008, 2009, 2010, DB Netz AG; Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

<sup>6</sup> Lt. Presseinformation des BMVBS vom 16.03.2011 soll u.a. die vorzeitige Rückzahlung zinsloser Darlehen zur Verstärkung der Investitionsmittel eingesetzt werden; insgesamt will der Bund demnach im Zeitraum 2012 – 2015 über eine Milliarde zusätzlicher Mittel für den Ausbau bereit stellen.

- Eine Ausschüttung der Dividende bzw. des fiktiven „Netz-Anteils“ an den Eigentümer und der zweckgebundene Rückfluss dieser Mittel über den Bundeshaushalt könnte durch entsprechende Korrespondenzvermerke<sup>7</sup> im Haushaltsplan des Bundes unterlegt werden. Dies entspräche dem derzeitigen Finanzierungsmodus und würde einen Mitteleinsatz nach Maßgabe des Bundes bedeuten.
- Würde auf eine Gewinnabführung an die Holding resp. den Bund verzichtet, wäre DB Netz AG wohl freier in der Disposition dieser Mittel und würde Investitionen nach unternehmerischen Kriterien auswählen können. Inwieweit ein solcher Ansatz beispielsweise geeignet wäre, das Wachstumsprogramm Schiene finanziell abzusichern, wäre zu prüfen.
- Eine Mischfinanzierung, bei der die Anteile des Bundes und der DB Netz AG nach jeweiliger wirtschaftlicher Interessenlage bestimmt wurden, wurde bereits nach Inkrafttreten des Bundesschienenwegeausbaugesetzes praktiziert; an Stelle der heutigen 100%-Förderung variierten die Zuschüsse der Bundes dabei je nach wirtschaftlicher Tragfähigkeit. In der Praxis hat sich die Aussteuerung der Finanzierungsanteile allerdings als langwierig und damit nicht zielführend erwiesen.

Alle Vorschläge basieren auf der Prämisse, dass die Gewinne der DB Netz AG neben den schon bestehenden, ungekürzten Haushaltsansätzen bereit gestellt werden.

- 2.6** Schließlich ist der bisherige Planungsansatz der Bundesverkehrswegeplanung zu hinterfragen; zwar obliegt Verkehrswegeplanung organisatorisch dem Bund, es wird aber davon ausgegangen, dass sich Bundesverkehrsministerium und DB Netz AG in zentralen Fragen abstimmen bzw. austauschen. In Anbetracht der für 2015 angekündigten Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans und der oben dargestellten Problemlage bietet dieser Prozess die Möglichkeit einer grundlegenden Neubewertung und einer Neupriorisierung.

Die Arbeitsgruppe stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die Bundesverkehrswegeplanung in der bisherigen Form sowohl in zeitlicher als auch in finanzieller Hinsicht wenig belastbar ist und den Anforderungen an eine für weite Bereiche der Wirtschaft und Verwaltung relevante Planungsgrundlage nicht gerecht wird.

Bei der angekündigten Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung sollten aus Sicht der Nutzer folgende Aspekte aufgegriffen werden:

- Abgrenzung des überregionalen vom übrigen Verkehr

Sieht man die Bundesverkehrswegeplanung als das Instrument für die Ausbauplanung an, die dem überregionalen Fernverkehr dient, stellt sich die Frage nach der Definition des überregionalen Verkehrs. Deutlich wird diese Thematik an der Vielzahl der im Bundesverkehrswegeplan behandelten Ortsumfahrungen. Umgekehrt

---

<sup>7</sup> Korrespondenzvermerk: Ausgaben dürfen nur bis zur Höhe der Ist-Einnahmen getätigt werden



finden sich Schienenausbauprojekte, die überwiegend dem Regionalverkehr dienen, nicht im Verkehrswegeplan wieder, obwohl sich im Schienensektor Fern-, Regional- und Nahverkehre in weitaus höherem Maße als beim Straßenverkehr überlagern; hiermit korrespondiert, dass Aus- und Überlastung von Eisenbahnstrecken überwiegend im Zulauf von Ballungsräumen/ Eisenbahnknoten auftreten, weil ganz überwiegend, anders als bei der Straße, separate Infrastrukturen für Fern-, Regional- und Nahverkehr regelmäßig nicht vorhanden sind. Obwohl das Schienennetz somit ganz überwiegend als Mischverkehrsnetz angelegt ist und selbst Strecken mit besonderer Funktion, wie z.B. Hochgeschwindigkeitsstrecken, in Knotenbereichen regelmäßig auf die vorhandene, mischgenutzte Infrastruktur treffen, wird bei der Bundesverkehrswegeplanung die Verkehrsentwicklung nicht gesamthaft, d.h. einschl. SPNV, betrachtet. Daher sollte der vom SPNV ausgehende Infrastrukturausbaubedarf zumindest auf mischgenutzten Strecken adäquat in die Bundesverkehrswegeplanung einbezogen werden; lediglich für Strecken, die ausschließlich oder überwiegend nur dem SPNV dienen, lässt sich unter planerisch-konzeptionellen Gesichtspunkten eine andere Praxis rechtfertigen.

- Signifikant wird die differenzierte Betrachtung der einzelnen Sparten im Ende 2010 vorgestellten Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege<sup>8</sup>:
  - Das Angebot des Personenfernverkehrs im Bezugsfall ist unter Berücksichtigung der angenommenen Rahmenbedingungen (Verfügbarkeit Infrastruktur, Fahrzeugtypen, Angebotsausweitung) gegenüber Status quo weiterentwickelt worden; für das definierte Zielnetz 2025 sind weitere Angebotsausweitungen unterstellt worden<sup>9</sup>.
  - Für den Schienengüterverkehr wurden auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen Transportströme modelliert; im Zeitraum 2004 – 2025 wird danach eine Zunahme der Verkehrsleistung um 65% erwartet. Für das Zielnetz 2025 wurden weitere Mehrleistungen angenommen.<sup>10</sup> Aktuelle Entwicklungen<sup>11</sup> stützen diese Annahme; so kann davon ausgegangen werden, dass der Schienengüterverkehr an der aktuellen positiven konjunkturellen Entwicklung partizipiert und damit wieder auf einen Wachstumspfad einschwenkt, der, wie in den Jahren 2006 – 2008, über der prognostizierten Verkehrsentwicklung liegt.
  - Die Bedienungsangebote des Regional-/Nahverkehrs auf der Schiene werden demgegenüber im Bezugsfall „im Wesentlichen denen des Fahrplans 2007“

---

<sup>8</sup> BVU, Intraplan, November 2010

<sup>9</sup> a.a.O., S. 5-9ff, 7-7ff

<sup>10</sup> a.a.O. S. 5-43ff, 7-25ff

<sup>11</sup> Bundesamt für Statistik, Pressemitteilung Nr. 207 vom 31.05.2011: Eisenbahngüterverkehr steigt im ersten Quartal um 10,6%;

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Presseinformation vom 07.06.2011: Entwicklung des Auftragseingangs in der Industrie im April 2011

entsprechen. Weiter heißt es in diesem Bericht, dass die Bedienungsangebote im Zielnetz in der Regel gegenüber dem Bezugsfall unverändert bleiben<sup>12</sup>. Zwar sind in ausgewählten Bereichen Angebotsverbesserungen unterstellt, die positive Gesamtentwicklung der letzten Jahre im SPNV sowohl hinsichtlich des Verkehrsaufkommens als auch der Verkehrsleistung wurde aber nicht ansatzweise in ein künftiges Angebotsszenario einbezogen. Hier wird Korrekturbedarf gesehen, weil die bisherigen Planungsgrundlagen der Bundesverkehrswegeplanung offensichtlich nicht in Einklang stehen mit der realen Verkehrsentwicklung resp. der Nachfrage nach Netzkapazität; dies könnte gerade auf Hauptverkehrsachsen mit hohem Anteil an Mischverkehren und auf Zulaufstrecken in Ballungsräume ein Grund dafür sein, dass neuralgische Punkte im Rahmen der bisherigen Verkehrswegeplanung nicht frühzeitig und nicht in voller Schärfe erkennbar wurden.

- **Verfügbare Finanzressourcen sprechen für gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrssparten**

Unter fiskalischen Gesichtspunkten stehen heute gesonderte Finanzierungstöpfе für die Aus-/Neubauprojekte des Bedarfsplans (§ 8 Abs. 1 BSchwAG) und für Verkehrswegeinvestitionen in Verdichtungsräumen (§ 3 Abs. 1 EntflechtG) zur Verfügung; bei einem notwendigen projektbezogenen Investitionsvolumen von mindestens 50 Mio. € dienen letztere u.a. dem Bau von S-Bahn-Infrastruktur. Mit dem bereits gesetzlich fixierten Auslaufen des Entflechtungsgesetzes (bekannt als „GVFG-Bundesprogramm“) steht ab dem Jahr 2020 für schienengebundene Nahverkehrsinfrastruktur in Ballungsräumen keine eigenständige Finanzierungsquelle mehr zur Verfügung. Auch insofern ist es sinnvoll und angesichts der Struktur des Netzes notwendig, bei der Bundesverkehrswegeplanung alle Eisenbahnverkehre gesamthaft zu betrachten.

---

<sup>12</sup> a.a.O, S. 5-11ff, 7-9

### 3 Ausblick

Der vorliegende Bericht schließt die Tätigkeit der Arbeitsgruppe „Aus- und Neubau und dessen Finanzierung“ vorläufig ab. Gleichwohl besteht aus Nutzersicht weiterhin hoher, wenn nicht sogar wachsender Handlungsbedarf. Die Arbeitsgruppe gibt daher folgende Handlungsempfehlungen:

1. Eine Neupriorisierung der bisherigen Ausbauplanung ist dringender denn je

Alle derzeitigen Planungen reichen trotz optimistischer Annahmen nicht, die notwendige Kapazität für die prognostizierten Verkehrszuwächse zu schaffen. Zur Vermeidung gesamtwirtschaftlicher Nachteile sind die weiteren Ausbauanstrengungen auf kapazitätssteigernde Maßnahmen zu fokussieren.

2. Der Gewinn der DB Netz AG muss vollständig in das Schienennetz zurückfließen

Die Nutzungsentgelte sollten bei allen Verkehrsnetzen in gleicher Weise verwendet werden. Die Nutzer des Schienennetzes erwarten daher, dass die Gewinne der DB Netz AG, vergleichbar den Mauteinnahmen, für Investitionen in das Schienennetz bereit gestellt werden.

3. Der Bundesverkehrswegeplan muss neu aufgestellt werden – alle Verkehrssparten sind gleichwertig zu berücksichtigen

Da das Schienennetz ganz überwiegend von Güter-, Personennah- und –fernverkehr gemeinsam genutzt wird, müssen alle Sparten gleichermaßen bei Konzeption und Ausbau einbezogen werden. Auch die wirtschaftliche und sparsame Verwendung der Steuermittel spricht für eine in sich abgestimmte Netzausbauplanung.

4. Planungskostenpauschale für einen effizienteren Mitteleinsatz

Das von der Bundesregierung angestrebte Planungskostenbudget ist schnellstmöglich einzuführen.

5. Die Ansprache von Entscheidern und der Kontakt zu anderen Multiplikatoren sollte intensiviert werden

Angesichts der absehbaren Zuspitzung bei der Netzauslastung im Schienensektor und sich abzeichnender neu hinzutretender Investitionsbedarfe auch in anderen Netzstrukturen (z.B. Hochspannungsnetz) wird die Notwendigkeit gesehen, das Thema stärker zu platzieren.