

Presseinformation

Bundesverkehrswegeplan: Experten verlangen rasche Neuaufstellung

- **Knappe Steuergelder nur noch für Beseitigung von Engpässen**
- **Gewinne der DB Netz AG sollen komplett ins Schienennetz zurückfließen**

Hannover, den 17.08.2011 Der Netzbeirat bei der DB Netz AG verlangt eine rasche Neuaufstellung und Neupriorisierung des Bundesverkehrswegeplanes durch das Verkehrsministerium vor dem Jahr 2015. Dabei müsse der Eisenbahnverkehr erstmals gesamthaft betrachtet und der Nahverkehr auf der Schiene dürfe nicht ausgeblendet werden. Das geht aus dem Bericht der Arbeitsgruppe „Neu- und Ausbau“ des Netzbeirates hervor, der jetzt den verkehrspolitischen Sprechern der im Bundestag vertretenen Parteien und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer übersandt wurde.

Angesichts des dramatisch unterfinanzierten Verkehrshaushaltes plädiert das Gremium für eine Mittelumschichtung und eine neue Rangfolge bei den zahlreichen Ausbauprojekten zwischen Flensburg und Passau. Die völlig unzureichenden Ausbaumittel von rund 1,1 Milliarden (Mrd.) Euro jährlich wollen die Experten konsequent nutzen für die Beseitigung bereits bestehender bzw. absehbarer Engpässe im Schienennetz. Für alle anderen im Bau befindlichen Projekte dürften keine weiteren Steuergelder mehr fließen; sie sollten zunächst mit einem eigenständigen Verkehrswert teilabgeschlossen und später fertiggestellt werden. Wie dramatisch die Unterfinanzierung aktuell ist, zeigt die Gegenüberstellung folgender Ansätze: Das ursprüngliche Ziel, den Bundesverkehrswegeplan 2003 weitgehend bis 2015 umzusetzen, ist nicht ansatzweise erreichbar. So besteht - bei einer jährlichen Finanzierungslinie von etwa 1,1 Mrd. € - derzeit noch ein Restfinanzierungsbedarf von knapp 40 Mrd. Euro.

Der Vorsitzende des Netzbeirates, Hartmut Gasser, und der Leiter der Arbeitsgruppe „Neu- und Ausbau“, Hans-Joachim Menn, unterstrichen am Mittwoch gemeinsam den drängenden Handlungsbedarf: „Insbesondere für den Güterverkehr erweist sich das Schienennetz zunehmend als Flaschenhals für die wirtschaftliche Dynamik in Deutschland. Gerade im Zulauf auf Ballungszentren und Bahnknoten stellen wir eine chronische Stausituation in den Eisenbahnkorridoren fest. Denn anders als im Straßennetz gibt es für Züge im Güter- oder Personenverkehr bzw. im Fern- oder Nahverkehr nur ein Netz.“

Auf wenig Gegenliebe beim Bund dürfte der Vorschlag der Arbeitsgruppe stoßen, die Gewinne der DB Netz AG vollständig dem Ausbau des Schienennetzes zugute kommen zu lassen. „Wir halten es für nicht akzeptabel“, kritisiert Menn das Bundesverkehrsministerium, „dass von den zwischen 2011 und 2015 eingeplanten knapp 2,8 Milliarden Euro Dividendenzahlungen der DB AG an den Bund nur rd. 425 Millionen Euro wieder in das Schienennetz reinvestiert werden“. Was für die Straße gelte, sei auch für die Schiene gut, verweist der Experte auf den geschlossene-

nen Finanzierungskreislauf aus der LKW-Maut, deren Einnahmen seit 2011 erstmals vollständig in den Straßenbau zurückfließen, während die nutzerfinanzierten Gewinne der DB Netz über den DB-Konzern überwiegend an den Bundeshaushalt abgeführt werden müssen. Die Arbeitsgruppe hat ausgerechnet, dass dem Netzausbau so zwischen 2011 und 2015 zusätzliche Ausbaugelder von fast 1,9 Mrd. Euro verloren gehen.

Der Netzbeirat hat noch einen weiteren Vorschlag parat: Um Steuergelder beim Aus- und Neubau effizient einzusetzen, favorisieren die Experten ein festes Planungskostenbudget zugunsten der DB Netz AG. Die vom Bund dafür bislang gezahlten pauschalen Baukosten-Aufschläge hätten dazu geführt, dass es kaum durchgeplante Projekte gebe. Denn werde zum Beispiel ein neues Gleis nicht gebaut, bleibe die Bahn auf den Planungskosten sitzen, erläutert Menn die Hintergründe. Mit einem festen Planungskostenbudget könne das kaum passieren. Baureife Planungen seien auch dann vorteilhaft, wenn zum Beispiel – wie in der Vergangenheit mehrfach geschehen – Konjunkturprogramme durch den Bund aufgelegt würden und es darum gehe, diese Mittel möglichst rasch abzurufen und effektiv einzusetzen, nennt die Arbeitsgruppe ein weiteres Argument für ein festes Planungskostenbudget.

Hintergrund

Der Netzbeirat ist ein unabhängiges Gremium, das die DB Netz AG beim Erhalt und Ausbau des Schienennetzes berät. Grundlage für die Einrichtung des Beirates, der aus Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs besteht, ist das Allgemeine Eisenbahngesetz. Die Einbindung dieser Praktiker soll sicherstellen, dass die Interessen aller Nutzer bei der strategischen und strukturellen Entwicklung, dem Ausbau und Erhalt des Schienennetzes angemessen berücksichtigt werden. Im Netzbeirat sind alle Fragen in Bezug auf Größe, die Kapazität und die Standards des Netzes, insbesondere Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen zu besprechen.

Kontakt für die Redaktionen:

Rainer Peters,
0511/5 33 33-170; mobil: 0174 / 180 89 72; mail: peters@Invg.de