

9. Juni 2016

BVWP als erster Schritt zu bedarfsorientiertem Ausbau der Schieneninfrastruktur

Netzbeirat wertet den neuen Bundesverkehrswegeplan positiv, vertiefte Arbeit in wesentlichen Punkten ist aber noch nötig

- **Entwurf des Bundesministeriums ist markt- und kundenorientiert**
- **Netzbeirat sieht Nacharbeit bei der Priorisierung als notwendig an**
- **Hinterlegten 2,5 Milliarden Euro zur Ertüchtigung der fünf deutschen Großknoten reichen nicht aus**

Frankfurt/Köln. Mit Zustimmung, aber auch mit leichter Skepsis zu Finanzierung und Kategorisierung hat der Netzbeirat bei der DB Netz AG den vor einigen Wochen vorgestellten Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 zur Kenntnis genommen. „Als Kernziele wollte das Bundesverkehrsministerium die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze sicherstellen sowie eine strengere Bewertung und Priorisierung der Projekte vornehmen. Dies ist – was die Schiene betrifft - gelungen. Das Verkehrsministerium hat mit seinem aktuellen Entwurf wesentliche Bausteine der Markt- und damit Kundenorientierung angenommen. Damit geht er konform mit der Netzkonzeption 2030 von DB Netz, die ebenfalls einen kapazitäts- und fahrplanorientierten Ausbau der Schieneninfrastruktur erfordert“, so Dr. Norbert Reinkober, Vorsitzender des unabhängigen Netzbeirates der DB Netz AG.

Der Netzbeirat wurde zwar bei der Erarbeitung des BVWP nicht mit eingebunden, die Mitglieder konnten jedoch durch eine intensive Beteiligung an der von der DB Netz AG erstellten Netzkonzeption 2030 sehr gute Einblicke in die wichtigsten eisenbahnverkehrlichen Projekte erlangen. Die Ziele der „Netzkonzeption 2030“ sind die Beseitigung von Engpässen entlang der Strecke, eine Optimierung der Betriebsführung von Personen- und Güterverkehr, die Beseitigung von Engpässen in den Eisenbahnknoten und der marktgerechte, also bedarfsgerechte Ausbau der Schieneninfrastruktur. Die Zielsetzungen des BVWP und der Netzkonzeption 2030 sind in diesem Bezug somit größtenteils identisch.

So wird das Ziel der Beseitigung von Engpässen durch die Ertüchtigung auch von vorhandenen Strecken bspw. auf den Abschnitten Uelzen – Stendal – Magdeburg – Hof - Regensburg (Ostkorridor) oder zwischen München bis Freilassing verfolgt. Hier können die Verkehrsunternehmen ansetzen und die daraus resultierenden höheren Kapazitäten für die Abwicklung der auf den Eisenbahnmarkt zurollenden Verkehrspotentiale nutzen.

„Auch Knoten sowie kapazitätsausweitende Ansätze bei Nutzung der vorhandenen Strecken erhalten im aktuellen Arbeitsstand eine Beachtung – ein guter, weil einfach zu erreichender Kapazitätsgewinn. Leider erfolgt hierzu noch keine Bewertung. Hier ist es insbesondere vor dem Hintergrund der Steigerung im Güterverkehr notwendig, eben diese Kapazitätssicht zu nutzen“, so der stellvertretende Vorsitzende des Netzbeirates, Michail Stahlhut. Darüber hinaus fordert der Netzbeirat bei wesentlichen Inhalten des BVWP eine sachgerechte Nacharbeit.

Nacharbeit bei Priorisierungen nötig

Der Netzbeirat kritisiert, dass im BVWP einfache, die Auslastungen des Netzes verbessernde Maßnahmen, wie die Ertüchtigung des Netzes für normallange Güterzüge von 740 Metern nicht in einer ersten Priorität Beachtung gefunden haben. „Es ist bedauerlich, dass wichtige Schienenausbauprojekte für die durchgehende Befahrbarkeit mit langen Güterzügen und zur Verbesserung der überlasteten Knoten nicht in der Rubrik ‚Vordringlicher Bedarf‘ zu finden sind“, bemängeln Reinkober und Stahlhut. So würde die Netzkapazität (beispielsweise auf der Strecke zwischen Emmerich und Basel) durch eine Steigerung auf 740 Meter Zuglänge signifikant und schnell steigen. So kann wichtige Zeit gewonnen werden, die für die Planung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen benötigt wird.

Der Fahrplan bestimmt die Infrastrukturentwicklung

Ebenfalls gibt es im aktuellen BVWP-Entwurf einen finanziellen, aber noch nicht bewerteten Platzhalter für die notwendigen Baumaßnahmen in den Netzknoten. Gerade die großen Eisenbahnknoten als Flaschenhälse des deutschen Netzes müssen dringend ertüchtigt werden. Die für die Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim und München) hinterlegten 2,5 Milliarden Euro dürften aller Voraussicht nach nicht ausreichen. Zu hinterfragen bleibt auch, warum das bei der BVWP-Bewertung zu Grunde liegende Netzmodell keine nennenswerten Mehrleistungen im SPNV zulässt. Solche SPNV-Mehrleistungen, die insbesondere in der zweiten Hälfte der BVWP-Geltungsperiode aufgrund der Nachfrageentwicklung erwartet werden, sind nicht annähernd erfasst. Spannend ist dies gerade unter dem Aspekt einer Mischnutzung des Netzes. Denn auch die Baumaßnahmen des SPNV fanden kaum eine Beachtung – obwohl sie sich entlastend auf alle Verkehrsarten auswirken.

Der fahrplanorientierte Ausbau als Grundlage des Deutschland-Takts ist zwar als Grundprinzip in den BVWP eingeflossen, für den Deutschland-Takt findet sich aber nur ein Platzhalter für „kleine Maßnahmen“ mit einer Summe von 750 Millionen Euro. Der deutschlandweite Zielfahrplan zur Definition der dazu notwendigen Maßnahmen muss jedoch erst erarbeitet werden. Deutlich ist aber auch hier eine Marktorientierung des BVWP zu erkennen – der Fahrplan bestimmt die Infrastrukturentwicklung. Der Netzbeirat wird die Verwendung eben dieses Platzhalters weiter beobachten.

Zweifel an Finanzierung der langfristigen Projekte

Mit einiger Sorge beobachtet der Netzbeirat die Finanzierungsmechanik innerhalb des BVWP - insbesondere die Finanzierung der nach 2030 anstehenden Projekte müsse überdacht werden. Dieser als „Schleppe“ bezeichnete Mechanismus summiert sich auf eine noch zu deckende Lücke von bis zu 17,9 Milliarden Euro. Es bleibe daher fraglich, wie lange der neue BVWP durch den verbleibenden Finanzierungsbedarf der laufenden und fest disponierten Vorhaben bestimmt sein wird. Statt des vom Bund angenommenen Finanzierungsbedarfs von 8,4 Milliarden Euro schätzt der Netzbeirat, dass für diese Vorhaben – Kostenstand heute – etwa doppelt so viele Mittel vorgesehen werden müssten.

„Der vorliegende Arbeitsstand des BVWP ist ein wichtiger Schritt zur besseren Nutzung der Möglichkeiten der Schiene in Deutschland. Finanzierung, Priorisierung einfacher Ideen sowie das sinnvolle Einbeziehen von Sektor-übergreifenden SPNV-Maßnahmen müssen jedoch noch überdacht werden. Eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auch mit einem Planungshorizont über 2030 hinaus, wäre ein Zeichen eines tiefgreifenden und am Bedarf ausgerichteten neuen Denkens“, bilanzieren Reinkober und Stahlhut.

Zum Hintergrund: Das ist der Netzbeirat:

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 34 AEG bei der DB Netz AG einen unabhängigen Netzbeirat eingerichtet, der Empfehlungen zum Erhalt der Schienenwege und deren Ausbau und Entwicklung abgeben wird. Der Netzbeirat besteht seit Januar 2006. Ihm gehören Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der für den Nahverkehr zuständigen Organisationen der Bundesländer an. Dieses Praktikerforum soll sicherstellen, dass die Interessen aller Nutzer bei der strategischen und strukturellen Entwicklung, dem Ausbau und dem Erhalt des Schienennetzes angemessen berücksichtigt werden. Im Netzbeirat sind alle Fragen in Bezug auf die Größe, die Kapazität und die Standards des Netzes, insbesondere Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen zu besprechen.

Die DB Netz AG muss deshalb den Netzbeirat über alle strategischen und strukturellen Planungen unterrichten. Der Vorstand des Betreibers der Schienenwege muss die Empfehlungen des Netzbeirats zum Gegenstand seiner Beratungen machen. Das Eisenbahn-Bundesamt wacht darüber, dass die Empfehlungen des Netzbeirates in den Beratungen des Vorstands der DB Netz AG berücksichtigt werden. Die Schaffung des Netzbeirates ist somit ein weiterer Schritt zur Stärkung eines fairen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene. Der Netzbeirat befasst sich mit allen Fragen in Bezug auf Größe, die Kapazität und die Standards des Netzes; insbesondere werden Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen besprochen. Der Netzbeirat gibt wichtige Empfehlungen zum Erhalt der Schienenwege und deren Ausbau und Entwicklung ab.

Vorsitzender des Netzbeirates ist Dr. Norbert Reinkober (Geschäftsführer Nahverkehr Rheinland und Verkehrsverbund Rhein-Sieg); stellvertretender Vorsitzender ist Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International.

Pressekontakt:

Nahverkehr Rheinland GmbH

Holger Klein

Pressesprecher

Glockengasse 37-39

50667 Köln

Tel.: 0221/ 20808-47

Fax: 0221/ 20808-847

E-Mail: holger.klein@vrsinfo.de