



## **Vorbemerkung**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 16. März 2016 den Entwurf des „Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030)“ vorgestellt und ausgewählten Verbänden zugeleitet (Aktenzeichen G 12/3213.3/5). Interessierte Verbände haben Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 2. Mai 2016.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMVI folgende Stellungnahme.

## **I. Grundsätzliche Anmerkungen**

Der jetzt im Entwurf vorgelegte Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) soll den Rahmen für die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur in den kommenden 15 Jahren abstecken. Dabei ist der Bund zuständig für die Bundesverkehrswege, also für Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege.

Im Bereich der Bundesschienenwege bietet der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 eine Reihe positiver Neuerungen.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist zu begrüßen, dass Investitionsschwerpunkte beim Erhalt des Schienennetzes sowie bei der gezielten Engpassbeseitigung gesetzt werden sollen. Positiv ist auch die Neuaufnahme von Projekten, die zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr schaffen, wie z.B. der sogenannte „Ostkorridor“ (Ausbaustrecke Uelzen – Stendal – Halle – Hof – Regensburg). Wesentliche Elemente der von der DB Netz vorgeschlagenen Netzkonzeption 2030 sollen in den BVWP 2030 aufgenommen werden. Damit eröffnet sich die Chance einer stärkeren Betrachtung von Korridoren und netzweiten Effekten, die gerade bei Investitionen ins Schienennetz sinnvoll ist, da die Leistungsfähigkeit insgesamt steigt und die Netz-Nutzer früher von den Investitionen profitieren können. Sehr zu begrüßen ist außerdem, dass der Ansatz des Deutschland-Taktes ausdrücklich Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden hat und weitere Schritte zur Umsetzung folgen sollen. Damit wird die Grundlage gelegt, dass zukünftig die Infrastrukturentwicklung mit der Optimierung und Vertaktung der konkreten Fahrpläne eng verzahnt wird.

## **II. Kritikpunkte**

Trotz der genannten positiven Elemente sieht die Allianz pro Schiene noch deutlichen Korrekturbedarf im vorliegenden Entwurf für den BVWP.

Die Allianz pro Schiene weist darauf hin, dass Investitionsstrategie des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur nicht losgelöst von Zielen der Verkehrspolitik und wichtigen staatlichen Zielen in anderen Politikbereichen formuliert werden kann. Eine konsequente Orientierung des Bundesverkehrswegeplans an den Zielen der Bundesregierung zur Reduktion von Treibhausgasen, an den Zielen zur Endenergieeinsparung im Verkehrssektor, an den Zielen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 oder an Verlagerungszielen ist allerdings nicht erkennbar. Dies ist umso überraschender, als der Problemdruck im Verkehrsbereich weiter zunimmt. Nach aktuellen Angaben des Umweltbundesamtes konnte im Verkehrssektor – anders als in allen anderen Sektoren – seit 1990 keine Minderung der Treibhausgasemissionen erreicht werden. Diese kritische Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor gefährdet das deutsche Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2020 gegenüber 1990 um 40 Prozent zu mindern.



Nach wie vor legt der Bundesverkehrswegeplan deutliche Priorität auf den weiteren Ausbau des Straßennetzes. Von den für Aus- und Neubau vorgesehenen Investitionsmitteln sollen bis 2030 55 Prozent in den Straßenbau fließen, gegenüber 40 Prozent in die Bundesschienenwege. Nachbarländer wie Österreich und die Schweiz verfolgen hier schon seit mehreren Jahren eine völlig andere und deutlich zukunftsorientiertere Investitionsstrategie: In beiden Ländern liegt die Investitionspriorität bei der Schiene, vgl. <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/07/160604-Investvergleich-Straße-Schiene-DE-AT-CH.pdf>.

Die Allianz pro Schiene unterstützt grundsätzlich den Ansatz, dass zukünftig ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in großräumig bedeutsame Projekte fließen soll. Dennoch ist die weitgehende Nichtberücksichtigung des Ausbaubedarfs für den Nah- und Regionalverkehr im Bereich der Bundesschienenwege nicht nachvollziehbar. Zu diesem Thema heißt es in Kapitel 7.3 auf Seite 39 lapidar:

„Nicht in den Plan aufgenommen wurden Projekte aus dem Bereich des Nahverkehrs, da diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der Länder fallen.“

Zum einen ist der Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahn des Bundes (Bundesschienenwege) klar Sache des Bundes (vgl. Grundgesetz Art. 87e), unabhängig davon, von welcher Verkehrsart die Bundesschienenwege im konkreten Fall überwiegend genutzt werden. Auch für den Nah- und Regionalverkehr gibt es Engpassbeseitigung Wachstumspotenziale für den Schienenverkehr erschließen und Verkehrsverlagerungen ermöglichen würde.

Zum anderen gibt es im Entwurf des BVWP keinen vergleichbaren Ausschluss von Straßen-Projekten, die überwiegend Bedeutung für den Nahverkehr haben. Im Gegenteil, hier heißt es, dass bei der Straße nur „rd. 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte eingesetzt“ werden. D.h., 25 % der Mittel sollen von vornherein in Straßenprojekte des Bundes mit vorwiegend lokaler Bedeutung fließen.

Problematisch ist im Bereich Schiene zudem, dass eine große Zahl wichtiger Projekte bislang nicht abschließend bewertet und priorisiert ist. Diese Projekte befinden sich in der neu eingeführten Wartekategorie „Potenzieller Bedarf“ und sollen erst in einer zweiten Phase „im Nachgang des BVWP“ weiter untersucht werden. Insgesamt handelt es sich beim „Potenziellen Bedarf“ um 43 Schienenprojekte, gegenüber 21 neuen Vorhaben im Vordringlichen Bedarf (VB/VB-E) und drei Projekten im Weiteren Bedarf. Im „Potenziellen Bedarf“ finden sich aber keineswegs zweitrangige Projekte, sondern auch zentrale Maßnahmen zur Engpassbeseitigung, zur Kapazitätserhöhung und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene. Zu nennen sind hier u.a.

- Realisierung der Befahrbarkeit für 740 Meter-Güterzüge (europäische Standardlänge für Güterzüge) auf den wichtigsten Netzteilen,
- Engpassbeseitigung bei zentralen Großknoten im deutschen Schienennetz,
- Teile des Ausbaubedarfs für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) (zusätzliche Gleise Düsseldorf-Kalkum – Duisburg),
- Weitere, sogenannte „mikroskopische Maßnahmen“, z.B. kleinere Netzergänzungen für den Güterverkehr (z.B. Studernheimer Kurve oder Rheydter Kurve) und Maßnahmen für einen Deutschland-Takt.

Auch wenn anzuerkennen ist, dass die Bewertung von Korridorwirkungen und Maßnahmenbündeln, wie Infrastrukturausbauten für längere Güterzüge, Maßnahmen für einen Deutschland-Takt oder Großknoten-Ausbauten deutlich komplexer ist, als die Bewertung „klassischer“ Einzelmaßnahmen, ändert dies

nichts an der Bedeutung dieser Maßnahmen für die Engpassbeseitigung und die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene. Die Verschiebung der Projektbewertung auf eine zweite Phase „im Nachgang des BVWP“ darf im Ergebnis nicht zu Verzögerungen bei der Realisierung dieser Maßnahmen führen.

### **III. Vorschläge**

Die Allianz pro Schiene hält eine stärkere Zielorientierung bei der Bundesverkehrswegeplanung gerade auch bei der Mittelaufteilung für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die verschiedenen Verkehrsträger für dringend erforderlich. Ein gestaltender Ansatz kann sich hier nicht primär am Status quo der Mittelverteilung orientieren, sondern muss auch die Herausforderungen in den Bereichen Klima, Emissionen und Energieverbrauch berücksichtigen.

Die Klimaschutzziele sowie die Einsparziele aus dem Energiekonzept der Bundesregierung werden ohne eine deutliche Verlagerung von Verkehren auf klima- und umweltschonende Verkehrsträger wie die Schiene nicht zu erreichen sein. Hier hat die Infrastrukturgestaltung und damit der Bundesverkehrswegeplan erheblichen Einfluss. Es ist richtig, dass die Infrastrukturentwicklung nicht das einzige Instrument der Verkehrspolitik ist. Eingebettet in eine umfassende verkehrspolitische Strategie, die auf eine Reduktion von Emissionen und Energieverbräuchen zielt, ist allerdings ein prioritärer und zielgerichteter Ausbau der Schieneninfrastruktur unerlässlich, um die Marktposition des Schienenverkehrs zu verbessern und um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Weitere verkehrspolitische Maßnahmen sollten damit Hand in Hand gehen.

Der Mittelansatz für die Bundesschienenwege sollte daher aufgestockt werden, z.B. durch Umschichtung von Neu- und Ausbaumitteln aus dem Bereich Straße. Mehrbedarf bei den Bundesschienenwegen gibt es einmal im Bereich von Erhaltung bzw. Ersatz. Obwohl der BVWP 2030 einen Schwerpunkt beim Erhalt setzen will, sieht der Entwurf im Bereich der Schiene lediglich die Fortschreibung des aktuellen LuFV-Niveaus vor. Für eine umfassende Modernisierung des Bestandsnetzes ist aber ein höherer Bedarf bereits jetzt absehbar. Hinzu kommen generelle Kostensteigerungen, die bei einer Neufestsetzung des Bedarfs berücksichtigt werden müssen.

Auch für Neu- und Ausbauvorhaben im Bereich der Schiene sollte die Investitionslinie angehoben werden. Dies würde sowohl eine rasche Realisierung zusätzlicher wichtiger Projekte aus der Kategorie „Potenzieller Bedarf“ ermöglichen, als auch die Realisierung sinnvoller Projekte zur Engpassbeseitigung im Nahverkehr sowie zusätzlicher Elektrifizierungsmaßnahmen.

Im weiteren Prozess der Bundesverkehrswegeplanung muss außerdem sichergestellt werden, dass die noch ausstehende Bewertung der Projekte im „Potenziellen Bedarf“ nun sehr rasch erfolgt, damit wichtige Projekte Berücksichtigung im neuen Bedarfsplan Schiene finden können und eine konkrete und zeitnahe Realisierungsperspektive erhalten.

Eine zügige Bewertung und vordringliche Aufnahme in den Bedarfsplan Schiene ist insbesondere wichtig bei den Maßnahmen zur Realisierung eines Netzes für 740 Meter-Güterzüge, bei den Knotenmaßnahmen, sowie bei den kleineren Netzergänzungen.

Wichtig ist zudem eine zeitnahe Umsetzung der prioritären Maßnahmen. Angesichts der in der Regel mehrjährigen Realisierungszeiträume der meisten Neu- und Ausbauvorhaben bei der Schiene sollte geprüft werden, wie der Mittelfluss weiter verstetigt und gesteigert werden kann. Dazu sollte auch das

Instrument des Planungsvorrats genutzt werden, der nun für prioritäre Projekte im Bereich der Bundes-schienenwege in die Praxis umgesetzt werden muss.

Berlin, den 2. Mai 2016

Kontakt:

Dr. Andreas Geißler  
Allianz pro Schiene e.V.  
Reinhardtstraße 31  
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: [andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de](mailto:andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de)