



## **Vorbemerkung**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 22. Juli 2016 (Aktenzeichen G 12/3213.3/5) ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 26. Juli 2016 aufgefordert.

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**

Im März 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Entwurf des „Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030)“ vorgestellt. Auf dieser Grundlage soll nun auch der Bedarfsplan für die Schienenwege neu gefasst werden.

Zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) hat die Allianz pro Schiene dem BMVI am 2. Mai 2016 bereits eine Stellungnahme übersandt. Auf diese Stellungnahme und die darin enthaltenen Kritikpunkte und Vorschläge wird an dieser Stelle nochmals verwiesen: [https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2016/05/160502\\_Allianz-pro-Schiene\\_Stellungnahme-BVWP-2030-2.pdf](https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2016/05/160502_Allianz-pro-Schiene_Stellungnahme-BVWP-2030-2.pdf).

## **II. Allianz pro Schiene-Stellungnahme**

Es ist folgerichtig, den Bedarfsplan Schiene nach Vorlage eines neuen Bundesverkehrswegeplans anzupassen. Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist aber ein wesentlicher Mangel des vorliegenden Entwurfs für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030, dass beim Verkehrsträger Schiene zahlreiche wichtige Projekte bislang nicht abschließend bewertet und priorisiert sind. Diese Projekte befinden sich in der neu eingeführten Warte-Kategorie „Potenzieller Bedarf“ und sollen erst in einer zweiten Phase „im Nachgang des BVWP“ weiter untersucht werden.

Offenbar ist es nicht gelungen, die Mehrzahl der Projekte des „Potenziellen Bedarfs“ bis zur Vorlage des aktuellen Gesetzentwurfes für das Bundesschienenwegeausbaugesetz abschließend zu bewerten. Insgesamt handelt es sich beim „Potenziellen Bedarf“ noch um 40 Schienenprojekte, gegenüber 26 Vorhaben im Vordringlichen Bedarf (VB/VB-E). Im „Potenziellen Bedarf“ finden sich aber keineswegs zweit-rangige 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,
- Weitere, sogenannte „mikroskopische Maßnahmen“, z.B. kleinere Netzergänzungen für den Güterverkehr (z.B. Studernheimer Kurve oder Rheydter Kurve), die südliche Fortsetzung des sog. „Ostkorridors“ von Regensburg über Mühlendorf zur österreichischen Grenze sowie Maßnahmen für einen Deutschland-Takt.

Es ist zu begrüßen, dass im aktuellen Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes alle 40 Projekte des „Potenziellen Bedarfs“ Teil des Bedarfsplans Schiene sind. Damit ist auch



für die Projekte des Potenziellen Bedarfs – im Falle einer positiven Bewertung – eine grundsätzliche Realisierungsperspektive gewahrt.

Angesichts der Bedeutung von Projekten wie des 740-Meter-Netzes für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs kann dies jedoch nur ein erster Schritt sein, der allein nicht ausreicht. Es ist aus Sicht der Allianz pro Schiene vielmehr dringend geboten, dass die noch ausstehende Bewertung der Projekte im Potenziellen Bedarf nun sehr rasch erfolgt, damit eine zeitnahe Umsetzung wichtiger Projekte möglich wird.

Nötig ist vor allem – möglichst noch vor Abschluss des aktuellen Gesetzgebungsverfahrens – die Bewertung des 740-Meter-Netzes für den Schienengüterverkehr und die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf in der Kategorie VB-E.

Auch bei den übrigen Projekten des Potenziellen Bedarfs sollte die Bewertung zügig zum Abschluss gebracht werden. Die Gesetzesbegründung führt dazu aus, dass diese Projekte in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, wenn sie die üblichen Kriterien erfüllen. Um hier weitere Verzögerungen zu vermeiden, sollte im Gesetzestext explizit klargestellt werden, dass die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf automatisch erfolgt, sobald die Bewertung mit positivem Ergebnis abgeschlossen ist.

Wichtig für eine zeitnahe Umsetzung der prioritären Maßnahmen im Bereich Schiene ist außerdem eine ausreichende und stetige Finanzierung. Der Vergleich mit anderen europäischen Staaten zeigt, dass Deutschland bislang nur unterdurchschnittlich in den Ausbau des Schienennetzes investiert (siehe dazu: <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/deutsches-schienennetz-mager-finanziert/> ). Die Investitionsprioritäten des Bundes sollten daher zugunsten der Schiene verschoben und der Mittelansatz für die Bundesschienenwege deutlich aufgestockt werden.

Berlin, den 26. Juli 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)