

■ Aktuell

Zahlreiche Neu- und Ausbauprojekte der Bahn gefährdet

aus SIGNAL 02/2010 (Mai 2010), Seite 6-8 (Artikel-Nr: 10000507)
Deutscher Bahnkunden-Verband

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein Investitionsrahmenplan und stellt mit seinen bewerteten und nach Dringlichkeiten eingestuften Projekten die Grundlage für den Bedarfsplan dar. Näheres hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), welches als Anlage den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält. Dieser Bedarfsplan muss gemäß § 4 BSWAG mindestens alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls durch Gesetz angepasst werden.

Der Bedarfsplan ist untergliedert in

- einen »vordringlichen Bedarf«; dieser ist wiederum gegliedert in »laufende und fest disponierte Vorhaben« sowie »neue Vorhaben«,
einen »weiteren Bedarf« und
»internationale Projekte« - diese haben einen über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung. Zum Ausbau dieser Strecken ist grundsätzlich eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich.

In der Realität verkommt der Bedarfsplan jedoch immer mehr zu einem finanziell bei weitem nicht abgesicherten Wunschzettel. Dieser Prozess dürfte sich in naher Zukunft sogar noch verstärken, da den öffentlichen Haushalten aufgrund der Rekordverschuldung massive Kürzungen bevorstehen. Nach einer Berechnung der Deutschen Bahn zeichnet sich eine Bundeshaushaltlinie ab, die bis zum Jahr 2025 deutlich hinter dem erforderlichen Betrag von jährlich 1,8 Milliarden Euro zurückbleibt und bei lediglich rund 1,2 Milliarden Euro liegt.

Deshalb fehlen selbst für mehrere Projekte des »vordringlichen Bedarfs« noch immer Finanzierungsvereinbarungen. Die nebenstehend abgedruckte Liste macht deutlich, wie unrealistisch die Investitionsplanung im Bereich der Eisenbahninfrastruktur derzeit ist. Unverständlicherweise enthält die Liste auch wichtige Projekte, die schwerpunktmäßig dem Schienengüterverkehr dienen wie beispielsweise der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung des Abschnitts Knappenrode--Horka oder der zweigleisige Ausbau der Strecke Uelzen--Stendal. Die Realisierung all dieser Projekte ist letztlich jedoch die Voraussetzung dafür, dass der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen gesteigert oder zumindest gehalten werden kann.

Schieneninvestitionen pro Kopf: Deutschland ist Schlusslicht

Entsprechend einer Auswertung der Allianz pro Schiene liegen die Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur Deutschlands (bezogen auf das Jahr 2008) bei lediglich 47 Euro. Zum Vergleich: In Italien sind es 60 Euro, in Frankreich 80 Euro, in Großbritannien 136 Euro, in Österreich 205 Euro und in der

Schweiz sogar 284 Euro - siehe Beitrag auf Seite 29. Damit bildet Deutschland das traurige Schlusslicht. Die Bundesregierung bekennt sich zwar verbal zum Klimaschutz, scheut im Verkehrsbereich jedoch unpopuläre Maßnahmen, insbesondere, wenn diese zu Lasten des Straßenverkehrs gehen. Dabei sind im BVWP 2003 folgende verkehrs- und umweltpolitischen Ziele formuliert: - Gewährleistung einer dauerhaft umweltgerechten Mobilität
Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen
Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und klimaschädlichen Gasen (vor allem Kohlendioxid)
Erhöhung der Verkehrssicherheit

Diese Ziele lassen sich nicht dadurch erreichen, indem Jahr für Jahr - gleich einem Naturgesetz - immer neue Flächen mit Asphalt versiegelt werden, um zusätzliche Fahrspuren an bestehenden Autobahnstrecken oder gar völlig neue Trassen zu schaffen. Der Schienenverkehr bietet dagegen die hinreichend bekannten Vorteile: Er ist sicher, Klima schonend, reduziert die Abhängigkeit von der endlichen Energiequelle Erdöl und erspart der Gesellschaft wegen seiner geringen externen Kosten nachhaltig Geld.

Mehr Geld für den Ausbau der Schiene erforderlich

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Zukunft bleibt die dringliche Forderung einer deutlich besseren Finanzausstattung für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Auch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hatte geäußert, das Schienennetz wegen der prognostizierten Steigerungen im Güterverkehr massiv ausbauen zu wollen. Diesen Worten müssen nun aber entsprechende Taten folgen! Dabei darf angesichts der prekären Haushaltslage auch eine Umverteilung von Investitionsmitteln vom Straßenbau zur Schiene nicht tabu sein.

Zugleich müssen die Großprojekte, die einen erheblichen Teil der Gelder binden, überprüft werden. Unverständlich ist es, wenn für ein einzelnes Projekt wie »Stuttgart 21« (Ersatz des bestehenden Kopfbahnhofs durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof) entsprechend den jüngsten Kostenberechnungen allein 4088 Millionen Euro investiert werden sollen; zusätzliche Mittel in einer Höhe von 438 Millionen Euro sind in einem Risikofonds eingestellt, nochmals weitere 323 Millionen Euro bilden Rücklagen für Baupreissteigerungen. Der Anteil des Bundes an den Projektkosten von 4088 Millionen Euro liegt bei 1229 Millionen Euro, der DB-AG-Anteil beträgt 1469 Millionen Euro und der des Bundeslandes Baden-Württemberg 824 Millionen Euro. Weitere Mittel werden z.B. seitens der Stadt Stuttgart und - zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit (!) - vom Flughafen Stuttgart bereitgestellt. Der Nutzen dieser Baumaßnahme ist für die Fahrgäste dagegen recht gering (siehe auch SIGNAL 1/2010).

Außerdem muss geprüft werden, warum es bei der Realisierung von Bahnprojekten zum Teil massive Kostensteigerungen gibt, die den Rahmen des Üblichen sprengen. Beispielsweise wird der Aus- bzw. Neubau der rund 190 km langen Bahnstrecke Karlsruhe-- Basel voraussichtlich um 1,4 Milliarden Euro (!) teurer als bisher

angenommen. Statt gut 4,3 Milliarden Euro soll er nun 5,7 Milliarden Euro kosten!
 Eine seriöse Kostenberechnung ist jedoch unverzichtbar, wenn Neu- und Ausbaumaßnahmen in überschaubaren Zeiträumen realisiert werden sollen.

Maßnahmen Abschnitt VDE 8.1 Nürnberg--Erfurt Anteile ABS Nürnberg--Erfurt Knoten Halle/Leipzig 2. Baustufe Halle (ESTW mit Spurplanumbau), 3. Baustufe Leipzig (Einbindung VDE 8.2) ABS/NBS Hanau--Nantenbach Schwarzkopftunnel ABS NL/D Emmerich--Oberhausen 3-gleisiger Ausbau, Kapazitätserweiterung Bf. Emmerich, Knoten Oberhausen Abschnitte 1 und 5(Finanzierung der Planung gesichert, nicht aber der Baukosten) VDE 9 Leipzig--Dresden Teile der 3. Baustufe ABS Paderborn--Chemnitz 50 Mio. Euro-Paket ABS Karlsruhe--Stuttgart--Nürnberg--Leipzig/Dresden 2. Baustufe Gaschwitz--Crimmitschau ABS/NBS Karlsruhe--Basel Abschnitte 1, 7, 8, 9.0, Abschnitt 9.2 (Eimeldingen--Basel inkl. Anteile KP),Abschnitt 9.3 (Basel--Rheinbrücke) ABS Kehl--Appenweier 2. Baustufe (POS Süd) ABS Mainz--Mannheim Nordkopf Mainz (KP) NBS Rhein/Main--Rhein/Neckar ABS Fulda--Frankfurt/Main Hailer--Gelnhausen Knoten Frankfurt/Main 2. Baustufe Frankfurt/Main Stadion, Galluswarte (KP), Homburger Damm Knoten Berlin Südkreuz--Blankenfelde (Dresdener Bahn), Nordkreuz--Karow (2. Baustufe), Nordkreuz--Birkenwerder Knoten Dresden 2. Baustufe Weitere Knotenmaßnahmen u.a. Knoten Hamburg, Knoten München ABS Köln--Aachen Düren--Aachen (Ausbauabschnitt II) ABS München--Mühldorf--Freilassing 3. Gleis Freilassing--Grenze, Altmühldorf--Tüßling (exkl. Innbrücke), Markt Schwaben--Ampfing, sowie übrige Abschnitte (Finanzierung der Planung gesichert, nicht aber der Baukosten) ABS Knappenrode--Horka 2-gleisiger Ausbau, Elektrifizierung ABS Oldenburg--Wilhelmshaven 3. Baustufe ABS Nürnberg--Marktredwitz--Reichenbach/Grenze D/CZ (--Prag) Elektrifizierung Reichenbach--Hof (KP) und weitere ABS Stuttgart--Singen--Grenze D/CH Gäubahn Knoten Mannheim Spurplan/Bahnsteig F ABS/NBS Hanau--Würzburg/Fulda--Erfurt ABS Ulm--Friedrichshafen--Lindau Südbahn, 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung(Finanzierung der Planung gesichert, nicht aber der Baukosten) ABS Hagen--Gießen Anpassung Neigetechik ABS/NBS (Roermond--) Grenze NL/D--Mönchengladbach--Rheydt Eiserner Rhein ABS/NBS Hamburg/Bremen --Hannover Y-Trasse (Finanzierung der Planung gesichert, nicht aber der Baukosten) Feste Fehmarnbeltquerung Fehmarnbeltquerung (Finanzierung der Planung gesichert, nicht aber der Baukosten) ABS Düsseldorf--Duisburg Rhein-Ruhr-Express (Finanzierung der Planung gesichert, nicht aber der Baukosten) ABS Münster--Lünen Finanzierung der Planung gesichert, nicht aber der Baukosten ABS Lübeck/Hagenow Land--Rostock--Stralsund weiterer Ausbau ABS Berlin--Dresden Abschluss 1. Baustufe, 2. Baustufe ABS Dortmund--Paderborn--Kassel weiterer Ausbau (u.a. Abschnitt Hofgeismar, Umfahrung Hümme) ABS/NBS Stuttgart--Ulm--Augsburg Ausbau Ulm--Augsburg auf 200 km/h ABS Hamburg--Lübeck Anbindung Hamburger Güterumgehungsbahn (GUB) ABS Neumünster--Bad Oldesloe 2-gleisiger Ausbau, Elektrifizierung ABS Langwedel--Uelzen Ausbau auf 120 km/h, Elektrifizierung ABS Rotenburg--Minden 2-gleisiger Ausbau Verden--Rotenburg und Nienburg--Minden ABS Uelzen--Stendal 2-gleisiger Ausbau ABS Minden--Haste und ABS/NBS Haste--Seelze 2-gleisiger Aus-und Neubau ABS Hannover--Berlin Stammstrecke Oebisfelde--Staaken (Venlo--) Grenze NL/D--Kaldenkirchen--Viersen/Rheydt-- Rheydt-Odenkirchen ABS Neu-Ulm--Augsburg 3. Gleis Neuoffingen--Neu Ulm ABS Berlin--Görlitz weiterer

Ausbau ABS Hamburg--Elmshorn 1. Baustufe ABS Luxemburg--Trier--Koblenz
Igel--Igel West, 1. Baustufe (KP), 2. Baustufe ZBA/KLV Halle/Nord Halle Nord
(Modernisierung), Megahub Lehrte, Drehscheibe Rhein/Ruhr, Umschlagbf Basel,
Oberhausen-Osterfeld Süd (2. Baustufe)

Abkürzungen: ABS: Ausbaustrecke, NBS: Neubaustrecke, KP: Konjunkturprogramm,
VDE: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, ZBA/KLV: Zugbildungs-und
-behandlungsanlagen/Kombinierter Ladungsverkehr. Quelle: Deutsche Bahn AG,
März 2010

SIGNAL 2/2010

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000507>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten