

■ Bahn-Investitionspolitik muss korrigiert werden

Umweltbundesamt legt Ausbaukonzept zum Schienennetz 2025/2030 vor

aus SIGNAL 05/2010 (November 2010), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10000561)

Deutscher Bahnkunden-Verband,

Berliner Fahrgastverband IGEB

Eine vom Beratungsunternehmen KCW im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) erarbeitete Studie stellt etlichen großen Bauvorhaben im Bereich der Schieneninfrastruktur ein vernichtendes Zeugnis aus. Das Gutachten »Schienennetz 2025/2030 - Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland« zeigt Bauprojekte auf, deren Realisierung im Vergleich zu den Großprojekten wesentlich kostengünstiger ist, dabei aber eine deutlich höhere Verkehrsleistung speziell auch im Güterverkehr ermöglichen.

Der Schienenverkehr ist vergleichsweise klimafreundlich und hat in Deutschland dennoch nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr (siehe u. a. Seite 31). Die Bundesregierung bekennt sich zwar verbal zum Klimaschutz, scheut im Verkehrsbereich jedoch unpopuläre Maßnahmen, die beispielsweise zu Lasten des Straßenverkehrs gehen. Wachsen kann der Schienenverkehr jedoch nur, wenn das Angebot entsprechend leistungsfähig ist. Eine hohe Transportqualität, z. B. kurze Transportzeit und eine stabil hohe Pünktlichkeit, ist jedoch nur bei ausreichenden Trassenkapazitäten zu erreichen. In dieser Hinsicht hat das deutsche Schienennetz bereits heute etliche problematische Abschnitte, auf denen die Auslastung nahe an die absolute Kapazitätsgrenze heranreicht. Die Hinterlandverkehre der Seehäfen Hamburg und Bremerhaven seien hier beispielhaft genannt.

Die Studie des Umweltbundesamtes hat nun den Neu- und Ausbaubedarf für das Schienennetz mit der Zielvorgabe ermittelt, eine Verkehrsleistung von insgesamt 213 Milliarden tkm (Tonnenkilometer) im Jahr 2025 zu bewältigen. Zum Vergleich: Im Krisenjahr 2009 wurde auf dem deutschen Schienennetz eine Verkehrsleistung von »lediglich« 95,8 Milliarden tkm erbracht.

Das bemerkenswerte Ergebnis der Studie: Der Zuwachs auf 213 Milliarden tkm ist durch Optimierung des bestehenden Netzes erreichbar - und zwar ohne extrem kostenträchtige Neubaustrecken! Erforderlich sind schwerpunktmäßig der zwei- bzw. mehrgleisige Ausbau von Bestandsstrecken, eine konsequente Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik, die Elektrifizierung von Bypass-Strecken, die Vorhaltung bzw. die Wiedererrichtung von Kreuzungsmöglichkeiten und das Herstellen niveaufreier Ein- und Ausfädelungen in den Knoten. Der Beseitigung vorhandener bzw. in den kommenden Jahren vorprogrammierter Engpässe müsste dabei hinsichtlich der Investitionspolitik höchste Dringlichkeit eingeräumt werden. Angesichts der prognostizierten Zuwachsraten speziell im Güterverkehr ist es unverständlich, dass seitens der Politik stattdessen an fragwürdigen, extrem kostenintensiven Prestigeprojekten wie Stuttgart 21 festgehalten wird.

Stuttgart 21 - ein hochgradig ineffizientes Projekt...

Das Konzept Stuttgart 21 sieht vor, den oberirdischen Kopfbahnhof mit 16



Talbrücke über den oberfränkischen Froschgrundsee auf der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg--Berlin. Während die Brücke bereits 2006 bis 2010 gebaut wurde, kann der Abschnitt Ebersfeld--Erfurt, zu dem diese Brücke gehört, nicht vor 2017 befahren werden. Aber wegen des Baufortschritts auf dieser extrem teuren Neubaustrecke gibt es kein Zurück mehr, obwohl nach der für das Umweltbundesamt erstellten Studie die hier verbauten Milliarden andernorts sehr viel effizienter einsetzbar wären. (Foto: DB AG)

Bahnsteiggleisen in einen Durchgangsbahnhof mit nur noch 8 Gleisen unter die Erde zu verlegen. Die Baumaßnahmen umfassen dabei 33 km Tunnelstrecke (verteilt auf 16 Tunnel) und 18 Brücken. Neben der Tieferlegung des Hauptbahnhofs wird ein neuer Bahnhof am Messegelände bzw. am Flughafen errichtet. Die aktuelle Kostenprognose beziffert den Investitionsaufwand für Stuttgart 21 auf 4,088 Milliarden Euro (Preisstand Dezember 2009). Äußerst fragwürdig ist dieser Wert vor dem Hintergrund, dass bis Herbst 2009 noch ein Wert von 3,076 Milliarden Euro genannt wurde. Der Bundesrechnungshof prognostizierte dagegen in seinem Gutachten von 2007 bereits Baukosten von 5,3 Milliarden Euro. Angesichts der Erfahrungen mit anderen Großprojekten ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass die tatsächlichen Investitionskosten den offiziell veranschlagten Rahmen deutlich sprengen werden.

Zum Vergleich: Für die Neubaustrecke Köln--Rhein/Main waren Kosten von 2,784 Milliarden Euro geplant (Planung 2005), tatsächlich wurden es 6,012 Milliarden Euro, die Bilanz für die Neubaustrecke Nürnberg-- Ingolstadt ist ähnlich ernüchternd.

Paradox: Mit dem Projekt Stuttgart 21 wird nicht einmal ein Nadelöhr beseitigt, sondern es werden im Gegenteil neue Zwangspunkte geschaffen. Allein die kurzfristige Beschränkung des geplanten Tunnelbahnhofs auf lediglich 8 Bahnsteiggleise berücksichtigt künftige Verkehrszuwächse auf der Schiene offensichtlich nicht. Im Hinblick auf das Erreichen der Klimaschutzziele ist gerade Letzteres jedoch dringend geboten.

Weitere Zwangspunkte werden z. B. die zahlreichen eingleisigen, niveaugleichen Verbindungskurven (Flughafen, Rohr, Wendlinger Kurve) darstellen. Es ist unverständlich, dass die daraus resultierenden Risiken für einen stabilen Betrieb derart ignoriert werden. Schon kleine Störungen dürften zum Zusammenbruch des Verkehrs im Raum Stuttgart führen.

Außerdem würde die »Verbannung« in den Untergrund mit unzähligen Treppen und Wartezeiten an Aufzügen erhebliche Nachteile bzw. Unbequemlichkeiten für die Bahnkunden schaffen.

...mit extremen Kosten und Risiken

Äußerst fragwürdig ist auch die Art der Finanzierung von Stuttgart 21: So tauchen in der komplexen Mischfinanzierung neben erheblichen Eigenmitteln der Deutschen Bahn (1,469 Milliarden Euro incl. Anteil Risikofond), weiteren erheblichen GVFG- und Regionalisierungsmitteln (Landesanteil z. B. 285,7 Millionen Euro) u. a. auch 300 Millionen Euro aus Bestandsnetzmitteln des Bundes auf, finanziert aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Die letztgenannten Finanzmittel sind eigentlich für die Instandhaltung des ohnehin chronisch unterfinanzierten Bestandsnetzes bestimmt, u. a. für die Vermeidung von Langsamfahrstellen, welche eine erhebliche Ursache für Verspätungen darstellen. Selbst eine Zweckentfremdung von Finanzmitteln wird zur Durchsetzung dieses Projekts also nicht gescheut.

Eng verknüpft mit dem Projekt Stuttgart 21 wurde die knapp 60 km lange Neubaustrecke Wendlingen--Ulm. Der Investitionsaufwand beträgt für dieses Vorhaben 2,89 Milliarden Euro. Das ist entsprechend der am 27. Juli 2010 verkündeten Prognose bereits jetzt eine Steigerung von über 40 Prozent! Das

Bundesland Baden-Württemberg beteiligt sich an der Neubaustrecke mit einem Betrag von 950 Millionen Euro.

VDE Nürnberg--Halle/Leipzig

Immense Baukosten verursachen auch die VDE-Projekte 8.1 und 8.2 Nürnberg--Ebensfeld-- Erfurt--Halle/Leipzig und müssen in diesem Zusammenhang ähnlich kritisch beurteilt werden. Veranschlagt sind für diese Projekte rund 7,9 Milliarden Euro. Fragwürdig werden derart hohe Investitionen, wenn nach Fertigstellung u. a. auf der 107 km langen Neubaustrecke Ebensfeld--Erfurt womöglich lediglich ein ICE pro Stunde und Richtung fahren sollte! Im Unterschied zu Stuttgart 21 ist dieses Projekt mittlerweile jedoch so weit vorangeschritten, dass die Arbeiten kaum mehr sinnvoll abgebrochen werden können. Die Neubaustreckenabschnitte sind fast komplett in Bau und am 9. September 2010 wurde auf dem 32,5 km langen Abschnitt Ilmenau--Erfurt bereits mit dem Gleis- und Oberleitungsbau begonnen.

Schienennetzausbau zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen dringlich

Kapazitätsengpässe im deutschen Schienennetz bestehen schwerpunktmäßig in den Knoten und in der stark nachgefragten Nord-Süd-Richtung. In der UBA-Studie sind daher sechs Hochleistungskorridore definiert, die bis 2025 dringend ertüchtigt werden müssten. Der hierfür notwendige Ausbaubedarf ist nachfolgend erläutert:

Ausbaubedarf der Hochleistungskorridore	Korridor	Verlauf	Aus-/ Neubaubedarf (Strecken-km)	Elektrifizierung (Strecken-km)
A	Nordseehäfen--	Polen/Tschechien	52 67	
B	Nordseehäfen--	Südosteuropa	164 442	
C	Nordseehäfen--	Norditalien	122 13	
D	ARA-Häfen/Rhein-	Ruhr--Schweiz	166 112	
E	ARA-Häfen/Rhein-	Ruhr--Südosteuropa	95 0	
F	ARA-Häfen/Rhein-	Ruhr--Polen	23 0	
		- Einzelstrecken	102 183	
		Summe Deutschland	725 817	

ARA-Häfen: Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen

Fazit: Um eine Verkehrsleistung von 213 Milliarden tkm auf dem deutschen Bahnnetz erbringen zu können, muss die vorhandene Schieneninfrastruktur auf 724 km um ein zweites, drittes und/oder viertes Gleis ergänzt werden; 817 Streckenkilometer müssen elektrifiziert werden. Hinzu kommen 10 bis 15 kleinere Maßnahmen wie z. B. Verbindungskurven. Der Korridor B beinhaltet dabei u. a. auch die Herstellung der kompletten Zweigleisigkeit zwischen Uelzen und Stendal und die seit langem geforderte komplette Elektrifizierung der Strecke Reichenbach--Hof-- Regensburg.

Der gesamte Aufwand für die beschriebenen Ausbaumaßnahmen summiert sich auf rund 11 Milliarden Euro. Diesem Betrag liegen Annahmen von 12 Millionen Euro pro Streckenkilometer Gleisausbau und 2 Millionen Euro pro km für die Elektrifizierung zugrunde.

Im Unterschied zu den meisten bisher geplanten Neubaustrecken profitieren von diesen Investitionen der Fern-, Regionalund Güterverkehr gleichermaßen. Daneben hat das vom Umweltbundesamt vorgeschlagene Ausbauprogramm den großen Vorteil, dass fertiggestellte Teilabschnitte umgehend dem Betrieb zur Verfügung stehen, im

Gegensatz zu den zeitaufwändigen »Alles-oder-Nichts-Projekten« wie dem Neubaustreckenabschnitt Ebensfeld--Erfurt durch den Thüringer Wald. Baubeginn war hier April 1996, die Inbetriebnahme soll voraussichtlich in 2017 erfolgen!

Keine Stellungnahme des Verkehrsministeriums

Die Ergebnisse der UBA-Studie wurden seitens des Bundesverkehrsministeriums bislang - zumindest öffentlich - nicht kommentiert. Dabei sollte die Studie zum Anlass genommen werden, die Verkehrspolitik angesichts leerer Kassen und einer Rekord-Staatsverschuldung grundlegend zu korrigieren. Ein erheblicher Investitionsstau besteht an vielen Stellen der Schieneninfrastruktur. Für etliche Projekte des »Vordringlichen Bedarfs« fehlen noch immer Finanzierungsvereinbarungen. Unabhängig von den Ausbaumaßnahmen im Zuge der sechs Hochleistungskorridore ließe sich die Liste noch um wichtige Projekte erweitern, beispielsweise:

- Cottbus--Görlitz--Grenze Deutschland/Polen (Ausbau/ Elektrifizierung)
Ducherow--Karnin--Swinoujście (Wiederaufbau und Elektrifizierung)
Berlin--Stralsund (Ausbau für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h)

Um einen deutlichen Mehrverkehr auf der Schiene bewältigen zu können, müssen die Prioritäten der Infrastrukturpolitik grundlegend verändert werden. Von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer wurde zwar geäußert, dass das Schienennetz wegen der prognostizierten Steigerungen im Schienengüterverkehr massiv ausgebaut werden solle. Diesen Worten müssen aber auch entsprechende Taten folgen. Mit der Studie des Umweltbundesamtes »Schienennetz 2025/2030« wurde dazu die konzeptionelle Grundlage vorgelegt.

Aber ohne Verzicht auf extrem teure (mit Geldern der Steuerzahler zu bezahlende) Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 sind die beschriebenen, deutlich effizienteren und kapazitätssteigernden Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur nicht finanzierbar.

Die KCW-Studie »Schienennetz 2025/2030 - Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr« gibt es unter:

www.uba.de/uba-info-medien/4005.html

Die »Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr«, in der das Umweltbundesamt den Ausbau des Schienennetzes als eines von sieben Maßnahmenbündeln vorschlägt, um den Güterverkehr umweltverträglicher zu gestalten, ist verfügbar unter:

www.uba.de/uba-info-medien/3857.html

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000561>.

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