

■ Überregional

Bundesmittel für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verfallen

aus SIGNAL 04/2006 (August/September 2006), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10002933)
IGEB Fernverkehr

Auch 2005 hat die DB AG - ähnlich wie in den Jahren zuvor - die bereitgestellten Bundesmittel für den Infrastrukturausbau nicht komplett abgerufen. Ein wesentlicher Teil der nicht genutzten Mittel wurde daraufhin in die Verkehrsträger Straße und Wasserstraße umgeschichtet und dort eingesetzt. Unverständlich ist dies angesichts des unbefriedigenden Baufortschritts bei wichtigen Bahnprojekten u.a. von europäischer Bedeutung - das Projekt Karlsruhe--Basel sei an dieser Stelle stellvertretend genannt.

Die verfügbaren Bundesmittel summieren sich somit auf 19 748 Millionen Euro; seitens der DB AG tatsächlich abgerufen wurden aber nur 18 484 Millionen Euro. Selbst im Jahr 2005 wurden - trotz wiederum vollzogener Kürzungen - die verfügbaren Investitionsmittel nicht in voller Höhe abgerufen. Insgesamt wurden 1264 Millionen Euro in den vergangenen fünf Jahren nicht in Anspruch genommen und sind damit verfallen! Bezüglich der Realisierung wichtiger Aus- und Neubaumaßnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur sind damit nicht hinnehmbare Verzögerungen entstanden.

In den Jahren bis 2003 haben die von den EIU nicht abgerufenen Bundesmittel zumindest mittelbar zu einer Verringerung der Nettokreditaufnahme des Bundes geführt. Mit Gründung der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) hat der Bund jedoch sein strategisches Konzept zur langfristigen Finanzierung der Bundesverkehrswege umgesetzt. Die VIFG soll die Gewähr dafür bieten, dass schwerpunktmäßig die Mauteinnahmen in vollem Umfang der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen. Sie hat einen effizienten Einsatz dieser Mittel u.a. auf dem Wege verkehrsträgerübergreifender Mittelausgleiche zwischen Straße, Wasserstraße und Schiene sicherzustellen. Demzufolge sind die im Jahr 2004 von den EIU nicht abgerufenen Mittel in Höhe von 286 Millionen Euro unterjährig vollständig zur Straße und Wasserstraße umgeschichtet und dort auch verbaut worden! Von den im Jahr 2005 nicht verausgabten Mitteln in Höhe von 246 Millionen Euro sind unterjährig 168 Millionen Euro zur Straße umgeschichtet und dort eingesetzt worden.

Realisierung von Eisenbahn-Infrastrukturprojekten beschleunigen!

An dieser Stelle soll anhand von einigen Beispielen verdeutlicht werden, welche Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit den verfallenen Investitionsmitteln hätten planerisch sehr viel weitgehender vorbereitet bzw. bereits wesentlich umfassender realisiert sein können.

Beschleunigte Umsetzung notwendig

Aus der Vorhabensliste der Mittelfristplanung 2004 bis 2008 vom 15. Juli 2004 (66 Schienenprojekte) wäre gerade die beschleunigte Umsetzung folgender Projekte notwendig:

- Ausbaustrecke (ABS) Berlin--Frankfurt (Oder) (Gesamtkosten 460 Millionen Euro,

Jahr	für EIU verfügbare Investitionsmittel (Mio Euro)	Abruf (Mio Euro)	Verfallene Mittel (Mio Euro)
2001	4 443	3 886	557
2002	4 303	4 153	150
2003	4 103	4 078	25
2004	3 486	3 200	286
2005	3 413	3 167	246

Folgende investive Mittel standen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes, d. h. der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH, in den letzten fünf Jahren zur Verfügung:



Bahnhof Flughafen Leipzig/Halle an der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg--Erfurt--Leipzig/Halle--Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8). Im Abschnitt Nürnberg--Leipzig (VDE 8.1 und 8.2) wurde bislang lediglich dieser 23 km lange Neubaubereich zur Anbindung des Flughafens fertig gestellt. Dieser geringe Baufortschritt ist insbesondere vor dem Hintergrund nicht genutzter Gelder für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unbegreiflich. Da diese Gelder für die Bahn aber verloren sind, sollte das Projekt nun wenigstens durch eine Modifikation der Planung zwischen Nürnberg und Erfurt beschleunigt werden. (Foto: Christian Schultz, Juli 2006)

Ausgaben bis 31. Dezember 2004: 161,97 Millionen Euro) U.a. mit dem leistungsfähigen Ausbau dieser Strecke wird die Möglichkeit geschaffen, mehr Güterverkehr gerade auch im Kombinierten Verkehr über die Schiene abzuwickeln und die gravierenden Missstände bezüglich der Verkehrssicherheit durch das hohe Lkw-Aufkommen auf der parallelen Autobahn A 12 zu reduzieren.

VDE 8.1 Nürnberg--Erfurt (Gesamtkosten 4583 Millionen Euro, Ausgaben bis 31. Dezember 2004: 648,04 Millionen Euro) An diesem Projekt wird seit 1996 gearbeitet, der Baufortschritt ist bis heute aber vergleichsweise gering. Die Baukosten dieser Strecke können durch eine modifizierte Planung jedoch deutlich reduziert werden, siehe auch die Kleine Anfrage bzw. Kommentar zur NBS/ABS Nürnberg--Erfurt in diesem Heft.

Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe--Basel (Gesamtkosten für die 1. und 2. Baustufe 4335 Millionen Euro, Ausgaben bis 31. Dezember 2004: 1445,69 Millionen Euro)

Dieses Projekt hat besondere Bedeutung bezüglich der Beseitigung von Kapazitätsengpässen und zur Verbesserung des Zulaufs für den die Alpen querenden Verkehr. Voraussichtlich 2007 erfolgt bereits die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels; die Bedeutung der Bahn dürfte in dieser Relation somit weiter zunehmen.

Vordringlicher Bedarf, dennoch verschleppt

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind weitere Maßnahmen (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben) enthalten, deren Verzögerung angesichts der oben beschriebenen Situation unverständlich bzw. bei denen ein Baubeginn derzeit offen ist:

- Für die ABS/NBS Hamburg/Bremen--Hannover (Y-Trasse) sind Gesamtinvestitionen von 1284 Millionen Euro vorgesehen; dies entspricht also fast dem Betrag, der allein in den letzten fünf Jahren für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verfallen ist! Die Realisierung dieser Strecke dient der dringend notwendigen Kapazitätserweiterung der Korridore Hamburg--Hannover und Bremen--Hannover. Für diese Strecke ist derzeit lediglich das Raumordnungsverfahren abgeschlossen.

ABS Oldenburg--Wilhelmshaven/Langwedel--Uelzen; für den Ausbau - berücksichtigt ist dabei auch die Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Oldenburg und Sande - bzw. die Elektrifizierung sind Investitionskosten von 196 Millionen Euro vorgesehen. Beide Strecken dienen der qualitativen und kapazitiven Verbesserung der Anbindung der Häfen u.a. an Mitteldeutschland und Ost-Europa.

ABS Hoyerswerda--Horka--Grenze Deutschland/Polen; für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung sind Gesamtkosten von 163 Millionen Euro geplant. Diese Strecke dient der Erhöhung der Streckenkapazität für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen bzw. der Verkürzung der Transportzeiten und damit der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers »Schiene«.

ABS Berlin--Görlitz; geplant ist bei dieser Strecke neben der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h der zweigleisige Ausbau zwischen Lübbenau und Cottbus und die Elektrifizierung im Abschnitt Cottbus--Görlitz. Für diese Ausbaumaßnahmen sind Gesamtkosten von 238 Millionen Euro geplant.

Erreicht wird in dieser Relation ebenfalls eine Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Schienenpersonen- und Güterverkehr.

Politischer Handlungsbedarf bei der Finanzierung der Eisenbahn-Infrastrukturprojekte

Im Rahmen der Bahnreform ist die DB AG auch Eigentümer der Schieneninfrastruktur geworden. Der Bund hat sich damit jedoch nicht seiner Infrastrukturverantwortung entledigt. Vielmehr ist im Artikel 87e des Grundgesetzes verankert, dass der Bund für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes die Verantwortung trägt. Diese Verantwortung des Bundes wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisiert. Nach diesem Gesetz finanziert der Bund sowohl Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz als auch Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans Schiene vollständig mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen. Alle benannten Beispiele sind dabei Bestandteil des Bedarfsplans.

Der DB AG obliegen alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten, insbesondere die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowie die Bauherrenfunktion bei Investitionsmaßnahmen.

Der Bund ist somit angesichts seiner im Grundgesetz festgelegten Verantwortung in der Pflicht, für den sachgerechten und vollständigen Einsatz der eingeplanten Investitionsmittel Sorge zu tragen. Angesichts der zeitlichen Verzögerungen bei der Realisierung u. a. der benannten Eisenbahn-Infrastrukturprojekte ist daher auch ein Ersatz für die in den letzten Jahren verfallenen Bundesmittel erforderlich. Eine Umverteilung ausgerechnet zugunsten des Verkehrsträgers Straße widerspricht übergeordneten Verkehrs- und umweltpolitischen Zielen des Bundesverkehrswegeplans, wie z.B. der Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen oder auch der Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (hier vor allem Kohlendioxid).

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002933>.

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