

■ Fernverkehr

EU stockt Mittel für transeuropäische Verkehrsnetze deutlich auf

aus SIGNAL 03/2015 (Juli 2015), Seite 24-25 (Artikel-Nr: 10003829)

Deutscher Bahnkunden-Verband

und IGEB Fernverkehr

Bund beantragt Förderung der Schieneninfrastruktur in Milliardenhöhe

Ende 2013 wurden von der EU die Verordnung zu den Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V-Leitlinien) und die TEN-Finanzierungsverordnung »Connecting Europe Facility (CEF)« erlassen. Das Verkehrsnetz entsprechend der TEN-V-Leitlinien umfasst alle Verkehrsträger und ist in ein Kernverkehrsnetz (geplante Umsetzung bis zum 31.12.2030) und ein Gesamtnetz (geplante Umsetzung bis zum 31.12.2050) unterteilt.

Das Kernverkehrsnetz bilden insgesamt neun Hauptkorridore (zwei in Nord-Süd-Richtung, drei in Ost-West-Richtung und vier diagonal verlaufende Korridore). Es bindet 94 wichtige europäische Häfen an das Schienen- und Straßenverkehrsnetz an, verbindet 38 Großflughäfen per Bahn mit Ballungsgebieten, umfasst 15.000 km für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegte Bahnstrecken und verwirklicht 35 grenzüberschreitende Projekte, mit denen Engpässe abgebaut werden.

Allein 6 Korridore verlaufen dabei durch das Transitland Deutschland.

In diesem Kernverkehrsnetz werden derzeit bestehende Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr flüssiger gestaltet.

In der CEF sind Regelungen getroffen, welche Vorhaben unter welchen Voraussetzungen gefördert werden können. Definiert sind auch entsprechende Förderhöchstsätze.

Gegenüber dem Finanzierungszeitraum 2007 bis 2013 wurden die für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellten Finanzmittel deutlich erhöht. So stehen für den Zeitraum 2014 bis 2020 nunmehr 26,2 Milliarden Euro zur Verfügung, was einer Verdreifachung entspricht. Um den Ost-West-Verbindungen Vorrang einzuräumen, ist fast die Hälfte der Fördermittel, nämlich 11,3 Milliarden Euro, für die so genannten Kohäsionsländer wie Estland, Lettland, Litauen oder Polen reserviert.

Deutschland beantragt für die Schiene 2,6 Milliarden Euro

Der erste Aufruf über Förderanträge entsprechend der CEF ist im September 2014 erfolgt, Annahmeschluss war der 3. März 2015. Seitens des Bundes wurden insgesamt 31 Anträge für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem Umfang von insgesamt 8,96 Milliarden Euro und einem Fördervolumen von rund 2,89 Milliarden Euro beantragt. Dazu gehören Projekte in den Bereichen Straße, Binnenwasserstraßen und Seehäfen sowie Schiene, diese mit einem Anteil von rund 2,6 Milliarden Euro Fördermittel -

Titel	Kosten in Euro	Zuschuss in Euro
Optimierung und Kapazitätserweiterung Hafenanbindung Hamburg-Wilhelmsburg	55,11 Mio	11,50 Mio
Ausbau des Abschnitts Freilassing—Grenze D/A—Salzburg des TEN-Kernnetz-Korridors Rhein-Danau	36,85 Mio	14,74 Mio
Ausbau der Strecke Kehl—Appenweiler (POS Süd), Umbau Bahnsteige Bahnhof Kehl, Planung Planfeststellungsabschnitt 2	12,59 Mio	5,95 Mio
Ausbau der Strecke Oldenburg—Wilhelmshaven mit Elektrifizierung, Streckenrichtigung, Untergrundverbesserung und Neubau in Teilschnitten	177,59 Mio	58,38 Mio
Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Horka—Grenze D/PL (Planfeststellungsabschnitt 3) und Planung ETCS des Streckenabschnitts Knappenrode—Horka—Grenze D/PL (Gesamtprojekt)	83,00 Mio	33,30 Mio
Elektrifizierung Regensburg—Furth im Wald	12,00 Mio	6,00 Mio
Neubau der Eisenbahnstrecke Wendlingen—Ulm	2 061,64 Mio	618,49 Mio
Ausbau der Strecke Berlin—Dresden, Ausbau der Abschnitte Würseldorf—Esterwerda und Großsachsen—Kottwitz	222,68 Mio	47,72 Mio
Planungen für die Schienenanbindung Feste Fehmarn-Beltquerung (FBO)	83,35 Mio	41,67 Mio
Ausbau der Strecke (ABS) (Amsterdam—Grenze D/NL—Ermlich—Oberhausen)	71,61 Mio	34,75 Mio
Ausbau der Strecke/Neubaustrecke Karlsruhe—Basel mit teilweisen Ausbaumaßnahmen an der bestehenden Strecke	1 047,52 Mio	424,67 Mio
Aus- und Neubaustrecke Stuttgart—Wendlingen einschließlich Stuttgart 21	3 339,56 Mio	1 001,87 Mio
Ausbau der Strecke 23 Saarbrücken—Ludwigshafen (POS Nord)	128,87 Mio	26,93 Mio
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Abschnitt 8.1, Ausbaustrecke/Neubaustrecke Nürnberg—Erfurt	576,16 Mio	180,72 Mio
ERTM-Ausrüstung des deutschen Abschnitts des Kernnetz-Korridors Rhein-Alpen von Oberhausen-Steinrade bis Grenze zur Schweiz (Weil am Rhein) einschließlich des Grenzübergangsbereichs sowie Ausrüstung bis Basel Badischer Bahnhof	197,08 Mio	96,58 Mio

Für diese 15 Schienenprojekte hat Deutschland 2,6 Milliarden Euro Fördermittel bei der EU beantragt. Der mit Abstand größte Posten sind 1 Milliarde Euro für das umstrittene Projekt Stuttgart 21. Da dieses Projekt keinen nennenswerten Beitrag zur Verbesserung der transeuropäischen Verkehrsnetze leistet, wäre eine solche Förderung aus einem für die EU insgesamt nur 8 Milliarden Euro umfassenden Fördermittelbudget äußerst befremdlich.



Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V). Insgesamt neun Hauptkorridore bilden das Rückgrat des Verkehrs im europäischen Binnenmarkt. Europäische Förderungen für den Infrastrukturausbau konzentrieren sich auf dieses Kernnetz. (Grafik: Europäische Kommission)

DB NETZE

Ausbau Elektrifizierung Knappenrode - Horka - Grenze (D / PL)

BA3, Horka Gbf (e) - Grenze (D / PL)
km 13,424 - km 22,300
Bau- und Ausrüstungsleistung

IbN / Fertigstellung 2018

Bauherren: DB Netz AG, DB Energie GmbH
Projektleitung: DB Projektbau GmbH, Ammonstraße 8, 01069 Dresden, Tel.: 0351 / 461 25-0

Bau: ARGE HORKA BA3

STRABAG

Projektversicherung: D4 Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH

Auch der Abschnitt Horka—Grenze D/PL ist Bestandteil der Förderanträge entsprechend CEF. (Foto: Christian Schultz)



siehe Tabelle.

Mit diesen Schienenprojekten, zuzüglich der Anträge für Maßnahmen der anderen Verkehrsträger, beansprucht Deutschland mehr als ein Drittel der im Zuge der ersten Ausschreibung zur Verfügung stehenden 8,0 Milliarden Euro. Inwieweit das realistisch ist, wird sich voraussichtlich im Spätsommer 2015 zeigen. Bis dahin sollen die Entscheidungen über die eingereichten Förderanträge seitens der EU-Kommission getroffen sein.

Der nächste EU-Aufruf über Förderanträge zum Ausbau der Infrastruktur erfolgt dann voraussichtlich im Jahr 2016.

Stuttgart 21 ist größter Einzelposten

Grundsätzlich würde die Bewilligung der Förderanträge die Beschleunigung etlicher Schienenprojekte ermöglichen, deren Realisierung sich angesichts der chronischen Unterfinanzierung teilweise bereits über Jahrzehnte hinzieht. Beispielhaft seien hier die Ausbaustrecke Berlin--Dresden und der viergleisige Aus- bzw. Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel genannt. Der zügige Abschluss dieser Bauprojekte trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene in diesen Relationen zu stärken.

Fragwürdig ist dagegen, dass auch so umstrittene Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 nun mit Hilfe von EU-Fördermitteln in Milliardenhöhe finanziert werden sollen - in diesem Fall mit dem für Engpassbeseitigung zulässigen Förderhöchstsatz von 30 Prozent. Dieses Projekt ist damit der mit Abstand größte Einzelposten unter den von deutscher Seite eingereichten Förderanträgen.

Aber gerade dieses Projekt resultiert nicht aus dringenden Verkehrsbedürfnissen, sondern ist ein regionales Prestigeprojekt mit einem unzureichenden Nutzen-Kosten-Verhältnis. Ein Mehrwert für den Bahnkunden ist mit Stuttgart 21 (im Gegensatz zur Neubaustrecke Wendlingen--Ulm) nicht verbunden. Dies entspricht wohl kaum den EU-Zielen der Förderung transeuropäischer Verkehrsnetze.

Demgegenüber gibt es unter den deutschen Förderanträgen keine Projekte zur Reduzierung von Schienengüterverkehrslärm. Dabei sind sie zur Steigerung der Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in der Bevölkerung dringend notwendig.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003829>.

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