

■ Fernverkehr

## Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

aus SIGNAL 03/2016 (Juli 2016), Seite 20-23 (Artikel-Nr: 10003966)  
 Deutscher Bahnkunden-Verband und IGEB Fernverkehr

**ffentlichkeitsbeteiligung mit einem Torso, denn viele Schienenprojekte sind noch nicht bewertet**

**Am 16. März 2016 präsentierte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Der Plan enthält insgesamt rund 1000 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 264,5 Milliarden Euro, 91 Milliarden Euro mehr als der Bundesverkehrswegeplan 2003. Von dem Gesamtbetrag soll ein Anteil von 49,4 Prozent auf den Verkehrsträger Straße, 41,3 Prozent auf die Schiene und 9,3 Prozent auf die Wasserstraßen entfallen. Die autofixierte Politik der vergangenen Jahrzehnte wird somit konsequent fortgesetzt; die notwendige Verkehrswende ist damit nicht zu erreichen. Dies wäre aber eigentlich die vordringliche Aufgabe einer verantwortungsvollen Verkehrs- und Umweltpolitik.**

Für die neuen Vorhaben erfolgte im Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Unterteilung in die Dringlichkeitsstufen - Vordringlicher Bedarf (VB)  
 Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E)  
 Weiterer Bedarf (WB) und  
 Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*).

Nachfolgend werden einige Aspekte des BVWP 2030 erläutert - und die teilweise gravierenden Mängel des vorliegenden Entwurfs.

### Keine Maßnahmen zur Begrenzung des weiteren Verkehrswachstums

Bis 2030 wird beim Straßenverkehr ein Zuwachs der Transportleistung von 437,3 Mrd. tkm auf 607,4 Mrd. tkm erwartet. Das sind +170,1 Mrd. tkm bzw. +38,9 Prozent. Beim Schienenverkehr wird ein Zuwachs von 107,6 Mrd. tkm auf 153,7 Mrd. tkm prognostiziert, also +46,1 Mrd. tkm bzw. +42,8 Prozent. Generell kann es nicht verkehrspolitisches Ziel sein, dass mit dem Ausbau der Infrastruktur auf das ungehemmte Verkehrswachstum reagiert wird. Hier sind verkehrspolitische Steuerungsmaßnahmen zur Begrenzung des Verkehrswachstums schwerpunktmäßig auf der Straße dringend erforderlich bzw. überfällig.

### Engpassbeseitigungen sollen bevorzugt im Bereich Straße erfolgen

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans wird ausgeführt, dass durch die Straßenbauvorhaben des vordringlichen Bedarfs/vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung Kapazitätsengpässe auf den Autobahnen auf einer Streckenlänge von rd. 1700 Richtungskilometern abgebaut werden. Damit sollen ca. 40 Prozent der ansonsten auf Autobahnen zu erwartenden Stauzeiten vermieden werden.

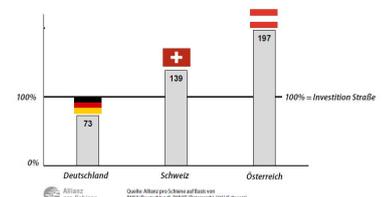
Durch die im Zielnetz vorgesehenen Schienenmaßnahmen können dagegen lediglich nur rund 11 Prozent der sonst zu erwartenden Zugverspätungen abgebaut werden.



Bf. Müncheberg (Mark). Der Ausbau bzw. die Elektrifizierung der Strecke Berlin--Müncheberg--Grenze Deutschland/Polen (Ostbahn) wurden nicht in den Entwurf des BVWP aufgenommen. Begründung: Der geplante Ausbau hat keinen Nutzen für den Schienenpersonenfern- und Güterverkehr. Die Verlagerungsziele »von der Straße auf die Schiene« (vgl. EU-Weißbuch Verkehr vom 28.11.2011) werden von der Verkehrspolitik - wieder einmal - ignoriert. (Foto: Christian Schultz)



Bahnhof Horka. Die Strecke Knappenrode--Horka--Grenze Deutschland/Polen (über die Brücke führend) wird derzeit ausgebaut bzw. elektrifiziert. Eine entsprechende Ertüchtigung der Strecke Cottbus--Horka--Görlitz (unten) ist dagegen nicht absehbar, obwohl auch dieses Projekt im Rahmen der EU-Osterweiterung bereits im BVWP 2003 gelistet ist. (Foto: Christian Schultz)



Staatliche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur 2014, im Vergleich zur Straße.

Dieses Missverhältnis ist nicht nachvollziehbar und zeigt einen erheblichen Nachholbedarf im Bereich der Schieneninfrastruktur, insbesondere in den Knoten. Bei der Verteilung der Investitionsmittel ist daher eine Korrektur erforderlich, um hier mindestens eine Angleichung zu gewährleisten.

### **Klimaschutzziele bei der Aufteilung der Investitionsvolumina Straße/Schiene unzureichend berücksichtigt**

In seiner nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hatte sich der Bund zum Ziel gesetzt, den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf 25 Prozent im Jahr 2015 zu erhöhen. Dieses Ziel wurde mit rund 17 Prozent deutlich verfehlt.

Eine Ursache hierfür sind die seit Jahrzehnten unzureichende Bereitstellung von Investitionsmitteln zum Ausbau der Schieneninfrastruktur bzw. eine falsche Prioritätensetzung bei der Auswahl der Projekte.

Die Länder Österreich und Schweiz verfolgen dagegen als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie aktiv die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger. Dies wird bei der Verteilung der staatlichen Investitionen in die Infrastruktur entsprechend berücksichtigt (siehe Grafik der Allianz pro Schiene »Staatliche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur 2014«). Die Mittelverteilung der Investitionsvolumina muss daher auf Grundlage des Szenarios 3 (Stärkung Schiene/Wasserstraße) im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 angepasst werden. Berücksichtigt werden muss hierbei, dass im Güterverkehr auf der Schiene um den Faktor 4,5 geringere Kohlendioxid-Emissionen je Tonnenkilometer entstehen als beim Lkw-Verkehr.

### **Weiteres Verkehrsflächenwachstum bzw. weitere Flächenversiegelung werden politisch akzeptiert**

Im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans wurde eine zusätzliche Neuinanspruchnahme von Flächen für Verkehrszwecke in einer Höhe von 15.792 Hektar durch Projekte des vordringlichen Bedarfs bzw. des vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung errechnet. Dieser Wert mag im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan 2003 bereits reduziert worden sein, ist angesichts einer Verkehrsfläche in Deutschland von derzeit bereits rund 18 100 km<sup>2</sup> trotzdem nicht zu rechtfertigen. Zum Vergleich: das Bundesland Thüringen hat eine Fläche von 16 172 km<sup>2</sup>. Die Neuinanspruchnahme von Flächen beispielsweise durch den Neubau von Ortsumgehungen muss daher mit dem Rückbau bzw. der Entsiegelung von Straßenverkehrsflächen an anderer Stelle als Ersatzmaßnahme einhergehen.

### **Untersuchte Projekte führen auch zu Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße**

Durch die im Bundesverkehrswegeplan 2030 untersuchten Straßenprojekte wurde eine Verringerung der Nachfrage an Schienenpersonalfahrten (bezogen auf die Verkehrsleistung) um rund 97,7 Mio. Personenkilometer pro Jahr errechnet. Da mit derartigen Entwicklungen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele konterkariert werden, besteht erheblicher Korrekturbedarf bezüglich der Bewertung von Straßenprojekten. Um o. g. Ziele zu erreichen, muss demgegenüber eine Stärkung des

Schienenverkehrs erfolgen.

### **Die meisten Projekte im Bereich Schiene wurden nicht abschließend bewertet**

Ein gravierender Mangel des vorgestellten BVWP-Entwurfs: Für insgesamt 43 Schienenprojekte wurde eine Bewertung bislang gar nicht durchgeführt (gegenüber 21 neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und 3 Projekten des Weiteren Bedarfs)! Hierfür wurde eine Kategorie »Potenzieller Bedarf« kreiert. Eine Bewertung bzw. Einstufung soll erst in einer zweiten Phase nach der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 erfolgen. Einen verbindlichen Termin gibt es dafür jedoch nicht.

Im »Potenziellen Bedarf« befinden sich dabei keineswegs zweitrangige Projekte, sondern wichtige Maßnahmen zur Engpassbeseitigung bzw. Kapazitätserhöhung, die der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene dienen. Dies ist ein Skandal! Es zeigt aber, wo die Prioritäten in der aktuellen Verkehrspolitik gesetzt werden.

Angesichts der gravierenden Lücken in der Entwurfsfassung des Bundesverkehrswegeplans ist es daher nicht sachgerecht bzw. deutlich verfrüht, bereits im Sommer 2016 einen Beschluss durch das Bundeskabinett herbeizuführen. Es ist unumgänglich, dass alle Maßnahmen dieses Plans vollständig durchgerechnet und bewertet werden. Der BVWP wird die Verkehrsinvestitionspolitik für die nächsten 15 Jahre maßgeblich beeinflussen, eine entsprechende Sorgfalt bei der Erstellung muss daher selbstverständlich sein.

Im Folgenden wird die Stellungnahme seitens DBV und IGEB zu einigen Projekten des Bundesverkehrswegeplans vorgestellt. Angesichts des Umfangs wurde lediglich eine Auswahl getroffen. Die Liste ließe sich (leider) fortsetzen.

### **Weitere Ausbaumaßnahmen in der Relation Berlin--Frankfurt (Oder) einseitig zugunsten der Straße**

Im Bundesland Brandenburg wurde der 6-spurige Ausbau der Autobahn A12 im Abschnitt AD Spreeau--AS Frankfurt (Oder) in der Kategorie neues Vorhaben/weiterer Bedarf (Projekt-Nr. A12-G10-BB) aufgenommen. In der Grobbewertung ausgeschieden sind dagegen das Schienenprojekt ABS Berlin--Küstrin-Kietz--Grenze D/PL (Projekt-Nr. 1-032) bzw. ABS/NBS Berlin--Müncheberg--Frankfurt (Oder)--Grenze D/PL (Projekt-Nr. 1-033). Diese Prioritätensetzung zu Lasten der Schiene ist nicht nachvollziehbar.

Benanntes Schienenprojekt dient u. a. auch der Erreichung der Ziele entsprechend dem »EU-Weißbuch/Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum« vom 28.3.2011. Hier heißt es u. a.: »30% des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50% bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.«

Der Ausbau der Schienenwege in der Ost-West-Relation bietet die Chance, u. a.

gerade die Kapazitäten im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße auszuweiten und endlich (entsprechend dem Vorbild der Länder Österreich und Schweiz) Verkehre auf die Schiene zu verlagern und beschriebenes Ziel aus dem EU-Weißbuch zu erreichen. Im Gegenzug ist das überflüssige Autobahn-Ausbauprojekt Nr. A12-G10-BB aus der Projektliste zu streichen.

#### **Engpassbeseitigung der Strecke (ABS) Berlin--Cottbus(--Görlitz) unzureichend**

Bestandteil dieses Projektvorschlags (Projekt-Nr. 1-031) ist u. a. die Beseitigung des eingleisigen Engpasses im Bahnhof Königs Wusterhausen. Diese Maßnahme ist in der Grobbewertung ausgeschieden. Diese Entscheidung ist insofern unverständlich, da durch den Umbau ein betrieblicher Engpass und damit eine wesentliche Verspätungsursache auf dieser Strecke beseitigt würden. Dieses Projekt muss deshalb als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs (VB) aufgenommen werden.

#### **Projektbewertung zur Ausbaustrecke (ABS) Cottbus--Görlitz offen**

Dieses Vorhaben (Projekt-Nr. 2-028-V01) ist lediglich als Potenzieller Bedarf eingestuft, die Projektbewertung damit nicht abgeschlossen. Angesichts der erheblichen Attraktivitätsprobleme des Schienenverkehrs in der Relation Berlin--Wroclaw (Breslau)--Kraków (Krakau) ist diese Entscheidung nicht nachvollziehbar. Der Ausbau bzw. die Elektrifizierung dieser Strecke und die zeitnahe Umsetzung der Maßnahme ermöglichen die Führung durchgehend elektrisch betriebener Züge in der Relation Berlin--Cottbus--Horka--Wegliniec (Kohlfurt)--Wroclaw. Damit können deutlich attraktivere Fahrzeiten im Schienenpersonennahverkehr von ca. 3:20 Stunden zwischen Berlin und Breslau erreicht werden. Der Entfall von Umspannaufenthalten beschleunigt außerdem den Schienengüterverkehr.

Die derzeit bestehenden deutlichen Wettbewerbsnachteile des Verkehrsträgers Schiene im Vergleich zur Straße sind nicht akzeptabel.

#### **Projektbewertung zum »740-m-Netz für Güterzüge« ebenfalls offen**

Dieses Projekt (Projekt-Nr. 2-999-V99) dient der Ertüchtigung des Netzes für den Einsatz von 740 m langen Güterzügen und damit der Kapazitätssteigerung bzw. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Es ist im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans aber ebenfalls nur als Potenzieller Bedarf gelistet. Eine Bewertung dieses Projekt liegt nicht vor. Um die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie bzw. des EU-Weißbuchs zu erreichen, ist dieses Projekt in die überarbeitete Fassung des Bundesverkehrswegeplans als Vordringlicher Bedarf einzustufen.

#### **Ablehnung von Schienenprojekten wegen Zuordnung als Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vielfach unzutreffend**

Bei der Bewertung der für den Bundesverkehrswegeplan 2030 eingereichten Projekte wurden diejenigen Projekte abgelehnt, die ausschließlich dem SPNV dienen. Beispielhaft seien hier die Ausbaustrecke Berlin--Stralsund (Projekt-Nr. 1-034) und die Strecke Ducherow--Swinoujście (Swinemünde) (Projekt-Nr. 1-387) genannt.

Dies ist in vorliegenden Fällen gleich aus mehreren Gründen nicht korrekt: - Es verkehren auch derzeit Züge des Fernverkehrs auf der Strecke Berlin--Stralsund, wengleich nicht im Taktverkehr. Es handelt sich im vorliegenden Fall also nicht um eine reine SPNV-Maßnahme.

In der Relation Berlin--Stralsund ist entsprechend dem aktuellen Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn ab Dezember 2026 wieder ein InterCity-Taktverkehr (IC-NEU) geplant. Somit ist das Argument der fehlenden SPNV-Bedeutung, unabhängig vom Sachverhalt gemäß Pos. a), auch diesbezüglich nicht mehr haltbar. Die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 160 km/h ist in dieser Relation für eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Verkehrsträgers Schiene bzw. zum Abbau der derzeitigen Wettbewerbsnachteile erforderlich.

Durch die deutlichen, bundesweit erfolgten Angebotsreduzierungen der Deutschen Bahn im Schienenpersonenfernverkehr seit 1994 (bedingt durch die sukzessive Einstellung des InterRegio-Angebots) waren die jeweiligen Bundesländer in der Folgezeit gezwungen, Ersatzangebote im Regionalverkehr zu bestellen. Viele Regionalexpress-Verbindungen erfüllen somit zwangsläufig auch Aufgaben des Fernverkehrs! Dieser Sachverhalt ist ebenfalls bei dem Projekt des Wiederaufbaus der Strecke Ducherow--Swinoujcie zu berücksichtigen. Neben dem Personenverkehr würde hier auch der Güterverkehr vom/zum Hafen Swinemünde von einer verbesserten Anbindung profitieren.

Im Gegensatz zum Verkehrsträger Schiene werden beim Verkehrsträger Straße 75 Prozent der Investitionsmittel zwar für großförmig bedeutsame Projekte eingesetzt, aber 25 Prozent eben auch für sonstige Bundesstraßen (d. h. mit regionaler Bedeutung). Dieser Widerspruch bei der Bewertung von Projekten des Schienenbzw. Straßenverkehrs bedarf der Korrektur mit dem Ziel einer völligen Gleichbehandlung. In der Relation Berlin--Stralsund wurden in den vergangenen Jahren mit dem Ausbau der Autobahnen A11 und dem Neubau der A20 (dieses Projekt ist damit sogar der längste zusammenhängende Neubau einer Autobahn seit 1945) erhebliche Investitionen einseitig zugunsten des Verkehrsträgers Straße getätigt. Vergleichbare Investitionen in die Schieneninfrastruktur unterblieben mit der Folge u. a. unattraktiver Fahrzeiten im Vergleich zum Straßenverkehr.

Aus all diesen Gründen müssen alle im Rahmen der Grobbewertung mit der Begründung »SPNV-Maßnahme« ausgeschiedenen Projekte des Schienenverkehrs erneut geprüft und bewertet werden bzw. in den überarbeiteten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen werden.

### **Anhörung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans abgelehnt; Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Bürgerbeteiligung**

Es sollte alles ganz anders werden beim Bundesverkehrswegeplan 2030: Transparenz bei der Entscheidungsfindung, frühzeitige und umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung, nachvollziehbare Entscheidungen. Was ist von diesen Zielen übrig geblieben?

Angesichts der breiten Kritik an dem vorgelegten Entwurf hatte die Bundestagfraktion Die Linke eine öffentliche Anhörung im Bundestag beantragt. Verständlich, wenn beispielsweise das Umweltbundesamt feststellt, dass der vorgelegte Entwurf elf der zwölf Umweltvorgaben nicht erfüllt.

Des Weiteren hatte der Bundesrechnungshof festgestellt, dass Straßenbauprojekte schöngerechnet und Kosten einfach verschwiegen werden. Daher sollte man

annehmen, dass auch die Abgeordneten Beratungsbedarf haben.

Dies ist aber offensichtlich nicht der Fall: Die Regierungsfractionen CDU/CSU und SPD lehnten die beantragte öffentliche Anhörung ab, da angeblich kein Diskussionsbedarf bestehe!

So ist zu erwarten, dass der von Alexander Dobrindt vorgestellte Entwurf mit wenigen kosmetischen Änderungen vom Bundeskabinett durchgewunken wird.

Zweifel sind auch an der ernsthaften Auswertung der vielen Eingaben, z. B. seitens der Fahrgastverbände, angebracht. Es ist zu befürchten, dass u. a. der DBV-Bundesverband, viele seiner Gliederungen und viele weitere Verbände letztlich wohl für den Aktenschredder ihre Freizeit geopfert haben. Eine demokratische Beteiligung, wenn sie denn ernsthaft gewünscht wird, sieht anders aus.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003966>.

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