



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Herrn
Parlamentarischen Staatssekretär
Enak Ferlemann, MdB
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 20. August 2021

Schieneninfrastrukturplanungen für den Deutschlandtakt

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann,

die Kommunikation des BMVI zur Vorstellung der Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Bewertung des nun so genannten „Planfall Deutschlandtakt“ überschrieb das Ministerium am Mittwoch der Woche mit der Überschrift „181 weitere Schienenprojekte rücken in den vordringlichen Bedarf auf“. Hierzu möchte ich gerne für unseren Verband eine erste Einschätzung geben.

Dabei beginne ich mit einer nur auf den ersten Blick semantischen Unterscheidung: Einen *vordringlichen Bedarf* gibt es objektiv beim Ausbau der Schieneninfrastruktur seit vielen Jahrzehnten. Dieser existiert ganz unabhängig von der gleichnamigen Kategorie in der Bedarfsplanung des Bundes, bei der ebenso seit vielen Jahrzehnten eine große Kluft zwischen Plan und Realisierung besteht.

Daher halten wir zunächst für die Güterbahnen mit Dank fest, dass sich das BMVI mit Hilfe der „Sammelposition“ Nr. 44 des aktuellen Bedarfsplans zu einer deutlich höheren Zahl von Schieneninfrastrukturprojekten bekennt.

Ungeachtet der Tatsache, dass die positiven volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Effekte des Schienen(güter)verkehrs durch die aktuelle Methodik u.E. nicht ausreichend erfasst werden, möchten wir herausheben, dass der Schienengüterverkehr die Hälfte des identifizierten positiven Effekts ausmacht, ohne dass dafür eine einzige Neubaustrecke nur mit der Steigerung des SGV begründet wird.

Zugleich relativiert sich die Freude, weil zunächst nur der Berg unrealisierter Projekte weiter anwächst. Und mit Bedauern müssen wir feststellen, dass die offiziell mit „Entwurf“ bezeichnete Vorschlagsliste nicht frei von Zweifeln und viel zu wenig beraten ist, um davon sprechen zu können, dass laut Presseinformation das „Konzept fertig“ ist.

Wie der schließlich bewertete „Planfall“ Deutschlandtakt gebildet wurde, bleibt nicht nachvollziehbar. Die Tatsache, dass die ursprüngliche Infrastruktur-Vorschlagsliste von SMA, die dem Vernehmen nach über 1.000 Einzelmaßnahmen enthalten soll, wie auch die vorgehende „Leuschel-Liste“, nicht veröffentlicht wurden, wird sich als Hemmschuh für die Akzeptanz der vorgelegten Planung erweisen.

Seit Monaten wurde die Vermutung diskutiert, dass das verkehrlich notwendige Portfolio von kapazitätssteigernden Infrastrukturmaßnahmen zugunsten eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses abgespeckt wurde. Diesen Verdacht hat das Ministerium auch jetzt nicht ausgeräumt. Ein solches Vorgehen ist nicht nachhaltig. Besonders gut illustrieren auf ein drittes Gleis beschränkte Ausbaumaßnahmen wie etwa zwischen Stelle und Lüneburg das Problem, dass nach der geltenden Methodik zur Ermittlung der volkswirtschaftlichen Effekte zu knapp dimensionierte Ausbaumaßnahmen die Kapazitätsknappheit nicht gründlich beseitigen und in der Regel Mehrfachausbauten verursachen.

Der neuerliche Verzicht auf die Einbeziehung der Branche hat auch eine verkehrspolitische und wettbewerbliche Dimension, da nach unserer Einschätzung dem schnellen Personenfernverkehr ein überproportional starker Ressourcenverbrauch (Planungs- und Realisierungskapazitäten sowie finanzielle Mittel) eingeräumt wird und wir im Übrigen davon ausgehen, dass der Planfall sehr wohl mit Vertreter:innen des DB-Konzerns in einer Art und Weise vorbereitet wurde, wie es bei anderen Akteuren, insbesondere den Eisenbahnunternehmen, nicht der Fall war.

Die veröffentlichte Liste lässt keine Systematik erkennen und verteilt verkehrlich zusammenhängende Vorhaben auf eine durchaus relevante Zahl von Einzelprojekten, so dass die Zahl 181 (die, nebenbei gesagt, durch die schiere Addition der editierten Projekte in der Liste nicht erreicht wird) in die Irre führt. Leider werden weder die konkreten verkehrlichen Effekte noch deren Einzelwirkung auf die drei Verkehrsarten benannt. Inwieweit Kostenschätzungen bei bereits im Bedarfsplan enthaltenen und nun geänderten Projekten Zusatz- oder (neue) Gesamtkosten sind, bleibt offen. Auch Annahmen zu Zugzahlen scheinen uns verschiedentlich nicht plausibel.

Dennoch können einige Informationen interpretiert werden:

Tatsächlich ist unsere Befürchtung eingetroffen, dass der schnelle DB-Personen(fern)verkehr Haupttreiber der Konzeption des „Planfalls“ ist. Der Übersicht zufolge sind für den Hochgeschwindigkeitsverkehr allein elf Neubaustrecken mit Kosten in Höhe von knapp 30 Mrd. Euro vorgesehen. Großprojekte wie auch viele mittelgroße Projekte werden mit Geschwindigkeitserhöhungen für Züge begründet, die in der Spitze 300 bzw. 230 km/h schnell fahren (und auf das Fahrzeugprofil der DB Fernverkehr zugeschnitten wirken). Die notwendigen Standards führen zu hohen Kosten beim Streckenausbau, was neben hohen Energiekosten den volkswirtschaftlichen Effekt schmälert und die gefürchtete Schere zwischen Anspruch (Bedarfsplan) und Wirklichkeit (jährliches Budget des Bundes) noch weiter öffnen könnte.

Die genannten Geschwindigkeiten sind für den Güterverkehr und auch für den zusätzlichen Bedarf an Streckenkapazität im SPNV irrelevant bzw. im Mischverkehr kontraproduktiv. So wurde bereits im Rahmen der Erstellung des Zielfahrplanes deutlich, dass z.B. die Neubaustrecke Hamburg – Hannover tagsüber sinnvoll nicht für den SGV nutzbar ist. Dies liegt z.B. darin begründet, dass die Fernzüge mit 300 km/h verkehren sollen und im halbstündigen Abstand ungünstiger für die Streckenkapazität verteilt sind als heute. Güterzüge müssten dann mit nicht marktgängigen 120km/h verkehren, würden trotzdem vielfach überholt und wären mit 2,5 Stunden länger unterwegs als auf der Altstrecke. Dieselben Effekte sind für die Neubaustrecken Bielefeld – Hannover oder Würzburg – Nürnberg zu erwarten.

Die im Rahmen der Neubaustrecken angeführte zusätzliche Streckenkapazität für den SGV sehen wir nicht. Neue Kapazität entsteht demnach nur nachts sowie tagsüber auf den Bestandsstrecken, wobei diese wiederum

umfangreich zu Gunsten des SPNV im D-Takt „verplant“ werden, im o.g. Fall z.B. durch einen Halbstundentakt im SPNV zwischen Lüneburg und Hannover.

Es ist auch keine Neubaumaßnahme ausschließlich für den Schienengüterverkehr vorgesehen. Es wird en passant dokumentiert, dass umgekehrt der Zielfahrplan die Mitnutzung von bisher allein vom SGV befahrenen Strecken vorsieht.

Die insgesamt 32 Maßnahmen mit Puffer- und Wartegleisen erwecken auf den ersten Blick den Eindruck einer starken Unterstützung des Schienengüterverkehrs. Ob damit die deutliche Zunahme des SPNV und SPFV überhaupt kapazitativ kompensiert werden kann, bleibt allerdings sowohl im Gesamtnetz als auch im Einzelfall offen. So ist es für uns ein Rätsel, wie im mittleren Rheintal bis zu 37 Züge angeblich durch den D-Takt mehr möglich sein sollen, wo doch keine einzige Ausbaumaßnahme zwischen Köln und Mainz/Wiesbaden vorgeschlagen ist und gleichzeitig zwischen Koblenz und Wiesbaden durch einen Halbstundentakt im Nahverkehr nach D-Takt Trassenkapazität für den SGV verloren geht.

Auch die Frage, ob die vorgesehenen zusätzlichen Überholgleise auch zu einer sinkenden durchschnittlichen Transportdauer führen, steht im Raum. Deren Bau/Ausbau kann zwar zu Kapazitäts- und Geschwindigkeitserhöhungen führen (indem Zugfahrten möglich werden, die bisher nicht möglich waren), sie können aber auch zu einer sinkenden Durchschnittsgeschwindigkeit des Güterverkehrs durch vermehrte Überholungen führen.

Positiv möchten wir an dieser Stelle vermerken, dass einige wenige Vorhaben, die wir auch in den vergangenen Jahren immer wieder vorgeschlagen hatten, wie der Ausbau von Lübeck über Büchen nach Lüneburg, der güterzuggerechte Ausbau Uelzen – Bremen oder eine viergleisige Lösung für Regensburg-Obertraubling, in der Liste enthalten sind. Zugleich müssen wir aber feststellen, dass kaum Maßnahmen aus der von kcw 2019 in unserem Auftrag erstellten Studie in der Liste auffindbar sind, beispielsweise die kostengünstigen und hochwirksamen Maßnahmen wie Elektrifizierung Öhringen - Schwäbisch Hall oder eine zusätzliche Verbindung zwischen Wiesbaden Ost und der östlichen Umfahrung von Mainz-Kastel (A 671-Kurve).

Vor allem aber bezweifeln wir, dass das verkehrspolitische Ziel des BMVI, den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr auf „mindestens 25 Prozent“ bis 2030 steigern zu wollen, in der Planung hinterlegt ist. Bereits im Zielfahrplan orientierten sich die Planer von SMA an der geltenden BVWP-Prognose, die für 2030 einen Marktanteil etwa auf dem heutigen Niveau von rund 18 Prozent vorsieht (sollte aus unserer Sicht dem „Bezugsfall“ entsprechen). Zusätzliches Wachstum sollten sogenannte Flexi-Trassen im Zielfahrplan bringen. Abgesehen davon, dass deren kapazitative Wirkung aus unserer Sicht weiterhin unklar ist, stellt sich die Frage, ob diese auch bei der Erstellung des Planfalls berücksichtigt wurden? Dies ist vermutlich nicht der Fall. Auch der nun ergänzte Bedarfsplan dürfte demnach – abgesehen von den Umsetzungsproblemen bis 2030 – keine ausreichende Grundlage für die Erreichung des 25%-Ziels und der beabsichtigten Erweiterungen des Angebots im Personenverkehr bieten. Konkret wüssten wir gerne, wie der in den Begleitunterlagen von ITP/trimode dokumentierte Verlagerungseffekt von 19 Mrd. tkm im Kontext mit dem „Planfall“ zu sehen ist? Dieser Wert entspricht nur 3,8 Prozent der aktuellen (!) Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs (bzw. 2,7 Prozent des gesamten Güterverkehrs). Eine auf den Straßen und in den Emissionsbilanzen spürbare Verlagerungsstrategie muss deutlich über diesen Wert hinausgehen.

Auch das zweite Ziel für den Schienengüterverkehr scheint nicht erreicht zu werden. Würde man die Transportersparnis der „verbleibenden Verkehre“ in eins setzen mit einer Verkürzung der durchschnittlichen Transportdauer, könnten die vorgeschlagenen Maßnahmen die Transportdauer (nur) um 1,9 Prozent senken. Obwohl wir selbst diesen Wert mit Blick auf die Maßnahmenliste in Frage stellen, wäre er für eine spürbare Attraktivitätssteigerung zu gering. Zum Vergleich: aus unserer Sicht muss die fahrplanmäßige Durchschnittsgeschwindigkeit von Güterzügen von derzeit etwas mehr als 50 km/h mittelfristig in Richtung 70 km/h erhöht werden.

Die vorgelegte Infrastrukturplanung und NKV-Berechnung ist aber auch im Detail noch erklärungs- und diskussionsbedürftig. Sie soll sich offenbar nur auf das Hauptnetz beschränken, während viele andere D-Takt Maßnahmen im Regionalnetz offenbar nicht aufgenommen sind, weil man unterstellt, dass diese von den Ländern (über GVFG) finanziert werden. Wenn dies zutreffend ist, ist aber erklärungsbedürftig, warum beispielsweise die Regionalstrecke Gießen – Fulda gleich mit sechs Maßnahmen, aber auch weitere Regionalstrecken wie Hildesheim – Großdungen oder Sandersleben – Halle enthalten sind.

Überrascht hat uns schließlich die Tatsache, dass auch die regionale Verteilung der vorgesehenen Vorhaben (gemessen an den vorgesehenen Budgetmitteln) eine starke Präferenz (mit 31,7 Prozent der vorgesehenen Mittel für Projekte in Bayern und 20,5% für Niedersachsen) nicht ohne Weiteres aus der (güter-)verkehrspolitischen Perspektive nachvollziehbar ist.

Selbstverständlich haben Bund und DB Netz einen enormen Vorrat an noch umzusetzenden Planungen, so dass die Diskussion über weitere Projekte auf den ersten Blick überflüssig erscheint. Die unterschätzten Bedarfe des Güterverkehrs und das gute Nutzen-Kosten-Verhältnis bei Verlagerungen im Güterverkehr sollten allerdings das Augenmerk auf bisher wohl nicht vertieft betrachtete zusätzliche Maßnahmen lenken, die auch im Rahmen einer ohnehin überfälligen Priorisierung betrachtet werden sollten. Hierfür haben wir – und andere Akteure – eine größere Zahl von Projektideen, beispielsweise im Bereich der Elektrifizierung oder der Kapazitätserweiterung im bestehenden Netz vorgelegt, die bisher durch alle Raster gefallen sind.

Wir halten daher an unserer Einschätzung fest, dass das vorgelegte Konzept aus Zielfahrplan und Planfall zum Gegenstand gründlicher Debatten zwischen Bund, Branche, Ländern, Kommunen und vielen Stakeholdern werden muss und der „3. Fahrplanentwurf“ von 2020 nicht der letzte sein wird.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer