

Mit zwei Milliarden kommt die Schiene nicht voran

Hintergrund zur Presseinformation vom 26. Juli 2021

Für das Wachstum des Schienenverkehrs wird zusätzliche Kapazität auf Schienenwegen benötigt. Während notwendige Modernisierungsinvestitionen (z.B. der Ersatz baufälliger Brücken) im bestehenden Netz durch Mittel aus der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ zwischen Bund und DB AG gesichert werden (und damit die vorhandene Kapazität gesichert, aber nicht erweitert wird), ist der kapazitätserweiternde Neu- und Ausbau von Schienenwegen grundsätzlich eine Aufgabe des Bundes, die er durch Baukostenzuschüsse an die planende und bauleitende DB Netz AG wahrnimmt. Details regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), das auch als Anlage den sog. „Bedarfsplan“ mit den konkreten Projekten enthält, für die der Bundestag einen gesetzlichen Bedarf sieht und damit den Bundesverkehrsminister ermächtigt, im Rahmen der alle fünf Jahre stattfindenden Überprüfungen und Konkretisierungen und verfügbaren Budgetmittel Finanzierungsvereinbarungen mit der DB Netz AG zur Planung und Realisierung der einzelnen Vorhaben abzuschließen.

Vorhaben, die in das BSchwAG aufgenommen wurden, waren in aller Regel zuvor in den in größeren Abständen wiederkehrenden Verfahren zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) geprüft und (verkehrlich und volkswirtschaftlich) positiv bewertet worden. Der BVWP hat an sich keine unmittelbare Rechtskraft, es handelt sich lediglich um eine „Absichtserklärung“ der Bundesregierung.

In Deutschland hat es bereits sechs Bundesverkehrswegepläne gegeben, der jüngste und geltende wurde 2016 beschlossen. Wie auch die meisten seiner Vorgänger enthielt er deutlich mehr Vorhaben als im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel realisierbar sind. Im Ergebnis wuchs vor allem im Schienenbereich die Liste der für notwendig erachteten, jedoch nicht realisierten Vorhaben im „Vordringlichen Bedarf“ über teilweise Jahrzehnte an. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die niedrigere Priorität – der sog. „Weitere Bedarf“ – erst recht keine echte Chance auf Realisierung in absehbarer Zeit hat.

Im aktuellen Bedarfsplan (<http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>) befinden sich 64 Einzelpositionen, unter denen sich teils bereits weitgehend, aber noch nicht vollständig realisierte Maßnahmen neben noch nicht begonnenen (neuen) Einzelvorhaben und mehrere Projektbündel befinden, so dass Realisierungsstand und noch zu erwartende Kosten der Projektliste zusätzliche Informationen benötigen, die weder Bund noch DB Netz AG bisher kontinuierlich (teilweise aber als Antwort auf Parlamentarische Anfragen) zur Verfügung stellen. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des BSchwAG 2016 bestand ein geschätzter Bedarf von 8,4 Mrd. Euro für bereits begonnene oder fest disponierte Vorhaben. Für neue Vorhaben kamen 17,2 Mrd. Euro hinzu. Beide Zahlen beruhen auf dem seinerzeitigen Kostenstand.

Wegen Schwierigkeiten bei der Bewertung zahlreicher Projektvorschläge zum Zeitpunkt des BVWP-Beschlusses wurden eine Reihe von Projekten – genauer 46 – zunächst in die (neue) Kategorie des „Potenziellen Bedarfs“ eingeordnet und nachträglich bewertet. 2018 wurden nach der Bewertung von 44 dieser Vorhaben 29 der Kategorie des „Vordringlichen Bedarfs“ zugeordnet, deren Gesamtbedarf auf 23 Mrd. Euro geschätzt wurde. Damit bestand gerechnet ab 2016 ein erwarteter Bedarf von rund 48,6 Mrd. Euro (ohne Kostensteigerungen).

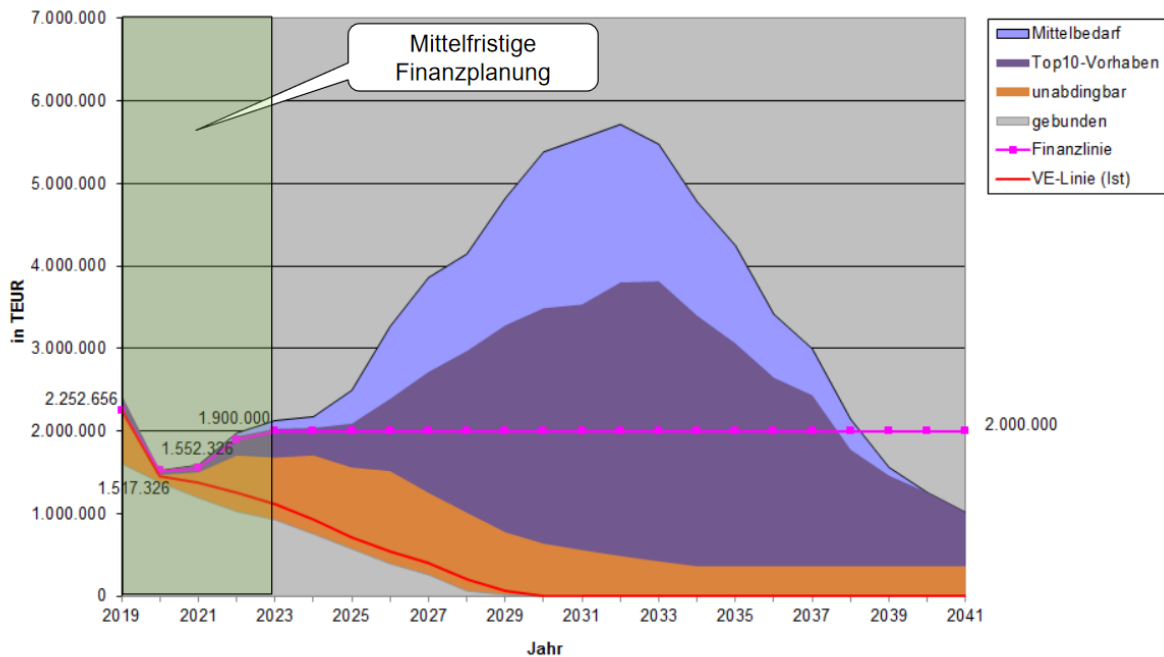
Aktuell befindet sich eine Liste mit einer großen Zahl kleinerer und größerer Infrastrukturmaßnahmen in der volkswirtschaftlichen Prüfung, die ihren Ursprung in der Ausarbeitung des sog. „Zielfahrplans“ für den Deutschlandtakt haben – und zur Realisierung dieses Fahrplankonzepts als notwendig erachtet wurden. Nach der Logik dieser Planung sind diese Maßnahmen ebenfalls der Kategorie des „Vordringlichen Bedarfs“ zuzuordnen und im Bedarfsplan unter der lfd. Nr. 44 beim „Potenziellen Bedarf“ summarisch erwähnt. Über den zahlen- und kostenmäßigen Umfang dieser Maßnahmenliste schweigen sich das BMVI und die beauftragten Gutachter der Fa. SMA aus, es ist jedoch davon auszugehen, dass ein niedriger zweistelliger Milliardenbetrag mindestens aufzubringen sein wird.

Grob gesagt stellte über einen langen Zeitraum bis 2015 nur zwischen einer und 1,3 Mrd. Euro pro Jahr vom Bund für den Neu- und Ausbau zur Verfügung. Vom absoluten Tiefpunkt 2015 mit 1,04 Mrd. Euro stieg der Ansatz auf ein Zwischenhoch 2019 mit 1,64 Mrd. Euro, sank dann wieder leicht ab und soll im Haushalt 2022 einen Sprung auf 1,9 Mrd. Euro machen, dann jedoch in den Folgejahren bis 2025 wiederum auf 2,0 Mrd. Euro verharren. Insgesamt wurden in den zwölf Jahren von 2009 bis 2020 15,6 Mrd. Euro durch den Bund bereitgestellt, ab 2016 waren es 7,3 Mrd. Euro, von 2016 bis 2025 wären es nach aktuellem Planungsstand 17,0 Mrd. Euro. Die Diskrepanz zum 2016 bestehenden dokumentierten, nicht inflationierten Bedarf von annähernd 50 Mrd. Euro macht deutlich, wie groß (ohne die Maßnahmen zur Realisierung des Deutschland-Takt-Konzepts) der Handlungsbedarf des Bundes ist, um seine eigenen Ankündigungen umzusetzen.

Hinweis: Durch immer wieder aufgelegte Sonder- oder Konjunkturprogramme wurden seit 2009 zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt rund 2,5 Mrd. Euro für in der Regel nicht im Plan enthaltene kapazitätssteigernde Maßnahmen bereitgestellt. Ebenso konnten in der ersten Hälfte des Jahrzehnts EU-Mittel in Höhe von 100 bis 200 Mio. Euro pro Jahr eingeworben werden.

Im Rahmen des Zukunftsbündnis Schiene wurde 2019 seitens des BMVI eine Übersicht des Finanzbedarfs vorgestellt, die sehr deutlich den stark anwachsenden Finanzbedarf mit einer schon sehr konservativen (verzögerten) Zeitlinie zur Fertigstellung der Vorhaben des Bedarfsplans anschaulich darstellt. Sie illustriert auch den Anteil, den eine vom BMVI vorgenommene Priorisierung innerhalb der Priorisierung (des BSchwAG) durch ein sog. „Top-10-Programm“ verursacht.

Die Grafik besagt – vereinfacht gesagt – dass alleine die TOP-10-Maßnahmen (s.u.) in einigen Jahren 4 Mrd. Euro pro Jahr benötigen, wenn sie dann in den 40igern fertig wären. Eigentlich sollten sie nach BVWP aber schon 2030 zur Verfügung stehen! Darauf bauen wiederum die Transportmengenprognosen des BVWP auf. Ohne die Maßnahmen realisiert zu haben, können die EVU die Menge gar nicht sicher abfahren. Der hellblaue Teil ist der Mittelbedarf aus den übrigen Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ (die auch in der Theorie schon 2030 fertig sein sollten). NICHT berücksichtigt sind alle Maßnahmen, die zusätzlich im Rahmen des Auftrages zur Entwicklung des „Zielfahrplans 2030“ für den Deutschlandtakt ausgearbeitet wurden. Ebenfalls noch NICHT berücksichtigt ist, dass Staatssekretär Ferlemann im Verlauf der Diskussion im Zukunftsbündnis aus den hier genannten „TOP 10“ eine „TOP 12“-Liste gemacht hat – in dem auf seinen Vorschlag hin die Top-Liste um zwei besonders kostenaufwändige Projekte (NBS Hannover-Bielefeld und Würzburg-Nürnberg), von denen Letzteres nicht einmal im BVWP/BSchwAG überhaupt enthalten ist, erweitert wurde. Vermutlich nicht berücksichtigt ist eine Kapazitätserweiterung, die in der Form einer weitgehenden Tunnelneubaustrecke das Mittelrheintal von Lärm entlasten und dort zusätzliche Kapazität schaffen könnte.



4

Top-12-Maßnahmen

- ④ 740-Meter-Netz,
- ④ NBS Würzburg – Nürnberg,
- ④ ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt,
- ④ Korridor Mittelrhein (inkl. NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, ABS Hagen – Siegen – Hanau, ABS/NBS Molzau – Graben Neudorf – Karlsruhe),
- ④ Optimiertes Alpha-E mit Bremen (ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover),
- ④ ABS/NBS Hannover – Bielefeld (– Hamm),
- ④ ABS Hof - Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd),
- ④ ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord),
- ④ ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg,
- ④ Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- ④ ABS/NBS Karlsruhe – Basel,
- ④ Großknoten Frankfurt am Main/Hamburg/Hannover/Köln/Mannheim/München.