



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

An den
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Deutscher Bundestag

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, 7. November 2016

- per E-Mail -

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Anhörung im Verkehrsausschuss zum Entwurf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes möchte ich gerne wie folgt vorab Stellung nehmen.

- 1) Der Gesetzentwurf besticht durch Klarheit in der Begrenzung der verbalen Ausführungen und durch den Verzicht auf die schlicht unnötige Befüllung der Kategorie „Weiterer Bedarf“.
- 2) Er setzt zusätzliches Wissen über den Inhalt der aufgeführten Projekte voraus, das in öffentlichen Quellen nicht verfügbar ist, insbesondere zum Bau- und Planungsstand, Dimensionierung und Kosten. Vor allem bei Vorhaben, die in mehreren/allen Unterabschnitten der Anlage aufgeführt werden, fehlt hier die Transparenz über die Entscheidungsgrundlage.
- 3) Im Gesamtbild aus den bisherigen Beratungen des Bundesverkehrswegeplans, der PRINS-Unterlagen, öffentlicher Diskussionen und sonstigen Unterlagen kann dem vorgelegten Entwurf gleichwohl attestiert werden, dass er sich weitgehend von den Prämissen einer verfehlten Konzentration auf wenige Hochgeschwindigkeitsverbindungen für den Personenfernverkehr gelöst hat und – in erheblichem Umfang – Projekte zur Weiterentwicklung des Schienennetzes in den Vordergrund stellt, die einer Beseitigung von Engpässen dienen, die Kapazitäten für den wachsenden Schienengüterverkehr erhöhen können und an der Vertaktung von Personen- und Güterverkehren orientiert sind.
- 4) Gleichwohl wird der aktuelle Entwurf durch einen anhaltend hohen Finanzierungsbedarf für die Ausfinanzierung dieser Projekte als auch für ähnlich suboptimale Anforderungen, die sich aus zahlreichen zweiseitigen Verträgen ergeben haben, dominiert. Vorbehaltlich der weiteren Feinplanung muss an dieser Stelle vor einer nächsten Welle von öffentlich diskutierten und vor allem von kommunaler und Ländersseite forciertem kostenintensiver Tunnel-Großprojekten gewarnt werden, die jahrzehntelang Mittel des Bundes binden und damit näher liegenden Optimierungen des vorhandenen Netzes vorenthalten könnten. Deutschland kann sich hier nicht am Vorbild der Schweiz orientieren, die vor 27 Jahren und damit zum

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeing

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut, Ralph Schmitz

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Zeitpunkt einer deutlich niedrigeren Netzbelastung die besonders kostenintensiven Maßnahmen zum Netzausbau auf den Weg gebracht hat. In Deutschland muss das Netz sowohl schnell als auch nachhaltig gestärkt werden.

- 5) Der Stand der planerischen Vorbereitung (v.a. für die Bestimmung der Erfordernisse aus einer konsequenten Anwendung des Taktprinzips aber auch für die Feinplanung von Maßnahmenbündeln in den Knoten und auf der freien Strecke durch sog. „mikroskopische“ Maßnahmen) ist jedoch eigentlich unzureichend, um eine sinnvolle Bestimmung des „gesetzlichen Bedarfs“ durch die Legislative vornehmen zu können.
- 6) Da der Beschluss bzw. die Fortschreibung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes ein zwingender Bestandteil für die Aufnahme von Planungsarbeiten unter finanzieller Beteiligung des Bundes ist, sollte das Gesetz so bald als möglich mit ggf. wenigen Änderungen von Bundestag und Bundesrat verabschiedet werden und in Kraft treten.
- 7) Eine unverzügliche konzeptionelle Weiterarbeit auf der Grundlage von Vorgaben des Bundestages an Zielen und Instrumenten der Entwicklung des Schienennetzes sollte jedoch aus den folgenden Gründen erfolgen:

- Die Dimensionierung von Maßnahmen folgt weiterhin der Logik, dass die prognostizierte Verkehrsleistungsentwicklung ohne systematische Veränderungen der Marktanteile der verschiedenen Verkehrsträger bewältigt wird. Der Schienenwegeausbau trägt daher in geringerem Umfang als möglich zur Verkehrswende bei, weil die Übernahme von erheblichen zusätzlichen Verkehrsmengen auch mit dem Planungsfall nicht überall möglich sein würde.

- Wie auch die gesamte aktuelle Verkehrswegeplanung des Bundes spiegelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz die Anforderungen aus den Anforderungen des Klimaschutzes nicht wider. Neben der insgesamt zu gering dimensionierten Finanzierung des Schienennetzausbaus (s. hierzu die NEE-Stellungnahme zum BVWP vom 4. Mai 2016) sticht hier insbesondere die absehbare Unterfinanzierung der Elektrifizierung bestehender Strecken hervor. Zwar wird bereits heute ein sehr hoher Anteil der Verkehrsleistung im Schienenverkehr elektrisch erbracht. Ein deutliches Wachstum aus den Verkehrsmärkten und einer anspruchsvollen Verlagerungspolitik heraus setzt jedoch voraus, dass noch einmal ein deutlicher Schub bei der Ausstattung mit elektrischen Anlagen im Schienennetz erforderlich ist, selbst wenn auf wirklich schwach ausgelasteten Strecken/Linienabschnitten des SPNV unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten alternativen Antrieben der Vorzug zu geben ist. In der Vergangenheit wurden sinnvolle Elektrifizierungsprojekte auch nach Aufnahme in BVWP/BSchwAG mangels verfügbarer Haushaltsmittel des Bundes nicht umgesetzt, was zu einer relativ geringen/sinkenden Attraktivität im Vergleich zur Straße aber auch zu anderen Verbindungen im Schienennetz geführt hat.

- Die Systematik zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sollte erneut überprüft werden.

- Die Unterfinanzierung der vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere für den Knotenausbau, die Elektrifizierung und absehbar höhere Kosten für den Lärmschutz behindert den notwendigen Netzausbau.

- Eine Vielzahl von Optimierungsansätzen im Schienennetz könnten sowohl dem Instrument des BSchwAG als auch der in der LuFV teilweise enthaltenen „Modernisierung bei Ersatz“ als auch den Instrumenten der nahverkehrsbezogenen Förderung von Investitionen (Regionalisierungsmittel, GVFG/Entflechtungsmittel) als auch der Optimierung der landeseigenen Eisenbahninfrastrukturen zugeordnet werden. Hier muss eine einheitliche Planung – nicht unbedingt, aber möglicherweise auch unabhängig von der Verantwortung für Planung, Baurechtserlangung, Finanzierung und Betrieb – etabliert werden. Die pauschale Negation einer

(Mit-)Verantwortung für sog. „SPNV-Maßnahmen“ durch den Bund ist hier besonders negativ, die vereinzelte integriert ansetzende Planung z.B. bei Projekt 1 im Unterabschnitt 2, ist dagegen positiv zu sehen.

- 8) Die Einführung der Kategorie des „Potenziellen Bedarfs“ ist ein – sinnvolles – Hilfskonstrukt, um die nicht rechtzeitig abgeschlossenen Vorarbeiten und konzeptionellen Schwierigkeiten bei der gesamthaften Bewertung von Maßnahmen einstweilen bewältigen zu können. Auch mit Blick auf die nach derzeitiger Praxis erst wieder in fünf Jahren vorgesehene Überprüfung des Bedarfs sollte jedoch die im Gesetzentwurf in der Einleitung zum Unterabschnitt 2 gewählte Formulierung deutlich machen, dass keine zusätzliche Entscheidung zum „Aufrücken“ in den „Vordringlichen Bedarf“ durch den Gesetzgeber erfolgen muss, sondern hier ein Automatismus etabliert wird. Hierfür könnte das Wort „werden“ in Satz 2 durch „sind“ ersetzt werden.
 - 9) Die im Projekt 31 im Unterabschnitt 2 angesprochenen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Netzes für den Schienengüterverkehr („740-Meter-Programm“) gehören ohne Vorbehalt in die Liste in Unterabschnitt 1. Bedarf und hohe Effizienz der noch offenen 66 Einzelvorhaben mit einem Gesamtvolumen von maximal 300 Millionen Euro sind grundsätzlich unstrittig. Sollten sich wider Erwarten einzelne Maßnahmen mit zu hohem Kostenvolumen darin finden, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hinreichend Möglichkeiten, diese auf den folgenden Planungsstufen aufzuhalten. Umgekehrt droht eine weitere Verzögerung, wenn das Programm im Unterabschnitt 2 unter Vorbehalt gestellt wird.
 - 10) Mit Blick auf den aus Sicht des Schienengüterverkehrs vorrangigen zeitnahen Ausbau des sog. Ostkorridors – südlich von Hof im Übrigen auf keinen Fall ausschließlich mit ETCS - sind die folgenden Vorhaben nicht zwingend im „Vordringlichen Bedarf“ anzusiedeln sondern ihre Wechselwirkung insbesondere mit der Attraktivitätssteigerung und Bündelungswirkung durch den ertüchtigten Ostkorridor abzugleichen, so dass die Vorhaben ggf. eher im „Potenziellen Bedarf“ angesiedelt sein sollten.:
- Lfd. Nr. 8 im Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 – VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt
Lfd. Nr. 10 im Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 – Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg
- 11) Umgekehrt sollte die Planung des „Ostkorridors“ über den „Endpunkt“ Obertraubling hinaus nach Süden (sowohl in Richtung Mühldorf/Chemiedreieck/Freilassing wie auch Kufstein erweitert und in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden, um den Knoten München wirksam zu entlasten.
 - 12) Die gesetzliche Fixierung von Haltepunkten für Fernverkehrszüge im Gesetz entspricht grundsätzlich nicht der Logik, nach der Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich ihre diesbezüglichen Angebote dimensionieren und sollte grundsätzlich zurückhaltend ausgeübt und auf Fälle begrenzt werden, in denen eine Dimensionierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Sicherung oder Erreichung von Anbindungen im Deutschlandtakt-Konzept erforderlich ist. Grundsätzlich müssen durchgehende und schnelle (Fernverkehrs-)Angebote nicht an eine Mindestgröße oder raumbezogene Funktion von Kommunen gebunden sein, so dass sowohl eine Bedienung mit Halten einzelner Linien als auch Einzelverbindungen grundsätzlich möglich sein sollten, ohne dass hierfür sämtliche Trassierungen den jeweiligen Ort durchfahren müssen. Insbesondere bei Mischverkehrsstrecken würde sicher in manchen Fällen betrieblich wie unter Lärmschutzgesichtspunkten eine kombinierte Bypass-Anbindungs-Lösung die Bedürfnisse aller Beteiligten am besten erfüllen.
 - 13) Die Entscheidung, eine Führung von Güterverkehren durchgehend elektrischen Nahverkehren und Umleitungsverkehren über eine Verbindung von Bad Oeynhausen über Hameln nach Elze zu Gunsten einer vollständigen Konzentration auf eine „nördliche“ Führung einer aus- und/oder neu zu bauenden Verbindung

über Bückeburg und weiter in Richtung Hannover aufzugeben, ist möglicherweise mit einem weiteren Scheitern der notwendigen Kapazitätserweiterung und der dargelegten Anforderungen aus dem Deutschland-Takt verbunden. Die Anforderungen aus einem anspruchsvollen Lärmschutz sind auch im Bereich des Wesertals planerisch erfüllbar.

- 14) Für eine relativ zeitnahe Entlastung der Anwohner im Mittelrheintal vom Schienenlärm durch infrastrukturelle Maßnahmen sind punktuelle Tunnelbauten und Trassenoptimierungsmaßnahmen möglicherweise geeigneter als ein langjähriges Warten auf einen „Basistunnel“, so dass diese Optionen explizit in den Katalog der zu prüfenden Maßnahmen im Projekt 2 im Unterabschnitt 2 aufgenommen werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Peter Westenberger', is centered on a light gray rectangular background.

Peter Westenberger
Geschäftsführer