

Frau  
Staatssekretärin Susanne Henckel  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Herrn  
Parlamentarischen Staatssekretär Michael Theurer  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Herrn  
Berthold Huber  
Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG

Per E-Mail

Berlin, 19. Dezember 2022

## Beschleunigung der Bedarfsplanumsetzung

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,  
sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär Theurer,  
sehr geehrter Herr Huber,

wesentliche Teile des bundeseigenen Schienennetzes sind der Nachfrage nicht mehr gewachsen. Um eine höhere Betriebsqualität und Verkehrswachstum auf der Schiene zu erreichen, muss das bestehende Netz modernisiert werden und hoch verfügbar sein sowie gleichzeitig endlich der Neu- und Ausbau beschleunigt werden. Im Jahr 2030 muss eine Verkehrsleistung von rund 210 Milliarden Tonnenkilometern machbar sein, um das 25%-Marktanteilsziel der Schiene im Güterverkehr zu erreichen.

Umso erstaunlicher ist es, dass sich die Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur seit langer Zeit auf beklagenswert geringem Niveau bewegt. Im Sechs-Jahres-Schnitt liegen wir bei 43 Kilometer pro Jahr. Zu einem großen Teil handelt es sich zudem um Hochgeschwindigkeitsstrecken, ohne dass Hauptabfuhrstrecken und Knoten entlastet wurden.

Zugleich wurde immer wieder in der öffentlichen Kommunikation der Eindruck erweckt, dass beispielsweise der Einsatz von ETCS oder die hohen Investitionen aus der LUFV III die Kapazität im Bestandsnetz so relevant steigern könnten, dass dadurch Neu- und Ausbau ganz oder teilweise entbehrlich würden.

Neben anderen Aufgaben muss unseres Erachtens die Umsetzung der überfälligen Bedarfsplanmaßnahmen so stark wie irgend möglich beschleunigt werden, denn die Möglichkeiten zur Leistungssteigerung ohne Neu- und Ausbau sind insbesondere im hochausgelasteten Netz und in den Knoten sehr beschränkt.

Der Blick nach vorne ist höchst beunruhigend, denn seit geraumer Zeit werden von DB und Bund die Inbetriebnahme großer Neu- und Ausbautvorhaben – die Rheintalbahn, Hamburg/Bremerhaven – Hannover, NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar, Ostkorridor-Ausbau seien hier nur exemplarisch genannt – auf der Zeitachse immer weiter nach hinten geschoben und mittlerweile „in den dreißiger Jahren“ verortet. Zugleich wurden abweichend vom deutlich „güterverkehrsfreundlicheren“ BVWP 2030 in der Deutschlandtakt-Debatte politisch – und offenbar auch planerisch – neue Fernverkehrs-Projekte priorisiert. Beides ist aus Sicht der GÜTERBAHNEN nicht akzeptabel.

Nach unserer Analyse könnten in den kommenden neun Jahren bis 2030 mit (beschränkter) kapazitiver Relevanz für den Güterverkehr lediglich

- das dritte/vierte Gleis von Frankfurt nach Bad Vilbel,
- das zweite Gleis der Weddeler Schleife,
- der Tunnel Rastatt und einige Neubaustreckenkilometer zwischen Freiburg und Basel,
- einige Abschnitte des RRX-Ausbaus,
- einige Kilometer zweites Gleis auf der Gäubahn,
- das dritte Gleis Emmerich-Oberhausen (allerdings ohne ETCS Level II) als wichtigste der genannten Maßnahmen),
- das zweite Gleis in Teilabschnitten zwischen Uelzen und Stendal (zweitwichtigste Maßnahme),
- die Fehmarnbelttunnel-Hinterlandanbindung (incl. Umfahrung Hamburg über Bad Kleinen/Schwerin auf die hochbelastete Strecke Hamburg-Berlin),
- das zweite Gleis und die Oberleitung von Angermünde nach Stettin und
- der mäßig relevante "Güterzugtunnel Fürth"

neu in Verkehr gehen.

Die Situation wirft die Frage auf, wieso sich die Realität so weit von den politischen Vorgaben entfernen konnte? Sowohl der geltende Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch das im Dezember 2016 zum letzten Mal fortgeschriebene Bundesschienenwegeausbaugesetz sind mit gänzlich anderem Anspruch politisch beschlossen worden. So heißt es in der BVWP-Zusammenfassung: "Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ und die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren stehen im Fokus. (...) Durch die

Schienenprojekte des VB/VB-E werden kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 700 Kilometern abgebaut." Diese Auswirkungen werden die o.g. Maßnahmen nicht haben.

In der Bundestagsdebatte zum Beschluss der auf den BVWP 2030 aufbauenden Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hat der Abgeordnete Sören Bartol für die Regierungskoalition am 02. Dezember 2016 unter anderem gesagt, dass „jedes Projekt, dessen Bedarf als prioritär festgelegt worden ist, eine Chance (hat), bis 2030 gebaut zu werden.“ Und weiter: "Wir setzen auf die überregionalen Projekte. (...) Unser Ziel ist die Verdopplung der Kapazität im Schienennetz bis 2030." Auch das ist Illusion geblieben.

Tatsächlich ist der Bund in der Mitte der Laufzeit des BVWP von der Umsetzung seiner Ziele bei neuer Schieneninfrastruktur Lichtjahre entfernt. Im Gegenteil: durch die Ergänzung der Deutschlandtakt-induzierten 181 (172) Vorhaben und die sich hinter einigen Positionen (Knoten, 740-Meter-Programm, "Kleine und Mittlere Maßnahmen", Elektrifizierungen) verbergenden zahlreichen Einzelmaßnahmen ist das Aufgabenheft - zu Recht - noch deutlich voller geworden.

Die Verkehrspolitik des Bundes und die Funktion der DB Netz bzw. ihrer vorgesehenen Rechtsnachfolgerin als Netzentwicklerin und Vorhabenträgerin müssen ihre bisherige Arbeitsweise verändern. Dafür muss dem Ablauf von Planung, Genehmigung und Realisierung auch von Bedarfsplanprojekten zusätzliche Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene enthält hierzu einige wichtige Punkte.

Absolut prioritär sollte u.E. die Anwendung der beiden Vorschläge zur Herstellung von „ICE-Geschwindigkeit bei Planung und Umsetzung als Pilotprojekt“ sein.

1. Der Vorhabenträger und die Genehmigungsbehörden vermeiden bzw. verkürzen Liegezeiten und Bearbeitungspausen (z. B. Arbeit und Abläufe werden so organisiert, dass eine unverzügliche Bearbeitung, spätestens 2 Werktagen nach Eingang, gewährleistet wird).
2. Bei Entscheidungsreife werden Sachverhalte, unverzüglich, durch die Genehmigungsbehörde spätestens binnen drei Werktagen entschieden oder die Gründe für eine Nicht-Entscheidung mitgeteilt.

Die Maßnahmen bedürfen keiner gesetzlichen Änderung und sollten bei mehreren top-prioritären Projekten aus der priorisierten Schienenprojekte-Liste (13 Maßnahmen) des Koalitionsvertrages angewendet und parallel evaluiert werden.

Parallel halten wir eine Überprüfung und Veröffentlichung der verfügbaren Kapazitäten für Planung, Dialog, Genehmigung und Rechtsprechung für erforderlich. Unseres Erachtens stellt der Personalmangel das wesentlichste Hindernis noch vor der Finanzierung

dar. Eine Erweiterung der Kapazitäten durch personelle Stärkung des Schienenbereichs etwa zu Lasten des Bundesfernstraßenneubaus bzw. der Einsatz der DEGES-Kapazitäten für den Schienenneu- und -ausbau halten wir für dringend angezeigt.

Auch die im Cluster 4.1 bis 4.3 im Handlungsfeld 4 „Optimiertes Planen und Bauen“ beschriebenen Maßnahmen sollten kurzfristig so weit möglich implementiert werden.

Die weitere Umsetzung sollte zwischen Bund und DB transparenter erfolgen. Der von der Beschleunigungskommission vorgeschlagene „Umsetzungsplan Kapazitätsausbau“ ist zusammen mit dem äußerst bedeutsamen „Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur“ (Cluster 2.2) das richtige Instrumentarium, um nachvollziehbar kommunizieren und steuern zu können. Ähnlich wie in der Schweiz müssen verkehrlich sinnvolle, termingebundene Ausbauschritte den Takt für die – beschleunigte - Planung und Realisierung vorgeben.

Abweichend zur Diskussion des Jahres 2016 sollte darauf verzichtet werden, mithilfe riesiger Projektlisten den Ausbaufortschritt größer scheinen zu lassen als er sein kann. Aktuell und ohne die essenzielle Regelung des schnellen Finanzierungshochlaufs (Vorschlag der Beschleunigungskommission Schiene eines „Ausbau & Modernisierungsfonds“) sowie der angesprochenen Priorisierungen und gezielten Maßnahmen zur Beschleunigung der Planung und Umsetzung halten wir eine Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bzw. des Bedarfsplans für nicht sinnvoll.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer