



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herren

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Andreas Scheuer

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Bundesbeauftragter für den Schienenverkehr  
Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann

Berlin, 7. Dezember 2019

Vorstandsvorsitzender der DB AG  
Richard Lutz

Vorstand Infrastruktur der DB AG  
Ronald Pofalla

Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG  
Frank Sennhenn

Vorstand Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG  
Jens Bergmann

Sehr geehrte Herren,

erstmalig in diesem Jahrtausend wird im Jahr 2019 keine einzige neu gebaute Strecke im Schienennetz des Bundes in Betrieb genommen worden sein. Ungeachtet laufender Bauvorhaben ist damit der dringend notwendige Ausbau des Schienennetzes an einem Nullpunkt der besonderen Art angekommen – der Stillstand bei der Inbetriebnahme ist das Ergebnis von Versäumnissen in der Vergangenheit, über die vermutlich sogar Einigkeit herrscht.

Fakt ist jedoch, dass nicht nur für das Gelingen der Verkehrswende dem Aus- und Neubau eine besondere Bedeutung zukommt. Einer im „Zukunftsbündnis Schiene“ dankenswerterweise zur Verfügung gestellten aktuellen Übersicht der DB Netz AG würde es ohne entschiedenes Gegensteuern aber auch bis Mitte des Jahrzehnts keine durchgreifende Veränderung der oben genannten Entwicklung geben. Lediglich 15 Vorhaben mit nicht nur lokal spürbarer Wirkung kommen bei wohlwollender Zählung bis 2025 zusammen. Das ist nicht akzeptabel, denn neben dem Schienenpersonenverkehrswachstum wird auch der Schienengüterverkehr weiterwachsen. Er ist seit 1996 viel stärker als der SPV, nämlich um 95 Prozent angestiegen und zumindest unsere Unternehmen berichten auch in der momentan verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Situation immer noch von stabilen und teils wachsenden Verkehren. Zugleich erwarten wir weitere Impulse aus der Politik und sehen ähnliche Ziele im Bereich der DB („Starke Schiene“).

Vorstandsvorsitzender:	Ludolf Kerkeiling
Vorstand:	Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel
Geschäftsführer:	Peter Westenberger
Vereinsitz:	Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Wir sehen dringenden Bedarf, sämtliche Prozessbestandteile und vor allem die personelle Ausstattung entlang aller Prozessschritte zu durchleuchten und zu optimieren, denn anders als noch vor wenigen Jahren besteht politische Einigkeit über eine große Zahl von Vorhaben, die unstrittig benötigt werden. Wenn aber – um ein Beispiel aufzugreifen – schon die volkswirtschaftliche Bewertung des 2013 von der DB Netz vorgelegten 740-Meter-Programms für längere Überholgleise vier Jahre im Einflussbereich des Ministeriums benötigt und im Einflussbereich der DB Netz AG von den 75 schließlich vorgesehenen Maßnahmen bis 2025 nur 25 – und zwar fast ausschließlich Versetzungen vorhandener Signale - über die vier schon realisierten Maßnahmen hinaus fertiggestellt werden sollen, „hakt“ es ganz offensichtlich an zu vielen Stellen.

Wir möchten Sie bitten, in geeigneter Form der Branche, den Parlamentariern, den Ländern und der Öffentlichkeit darzulegen, wie der Aus- und Neubau der Schienenwege effektiv beschleunigt werden kann. Vor allem erscheint uns die mangelnde personelle Ausstattung - vom Ministerium angefangen über Projektplaner und -betreuer bei DB Netz, die Anhörungs- und Genehmigungsbehörden und die Verwaltungsgerichte bis hin zu den Bauunternehmen – in der Summe die mit Abstand größten Verzögerungen bei der Umwandlung der Projektlisten in Schienestrecken zu verursachen. Wir würden Sie um Ihre Einschätzung hierzu bitten und wären dankbar, wenn Daten über die Entwicklung der Stellenzahlen und der ggf. jeweils extern vergebenen Budgets veröffentlicht würden.

Die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren, soweit dies durch den Bund regelbar ist, wurde bereits durch verfahrensseitige Maßnahmen verschiedentlich realisiert. Die kürzlich in zwei Gesetzentwürfen des BMVI vorgestellten gesetzgeberischen Maßnahmen zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren sehen wir dabei differenziert. Teile wie einen gesetzlich als Regelfall normierten Einsatz der Plangenehmigung (möglichst bei allen Elektrifizierungsvorhaben bestehender Strecken) halten wir für ausgesprochen sinnvoll, andere Ansätze wie die Verkürzung von Bürgerrechten in der Gesamtschau der nach S 21 eingeleiteten vertrauensbildenderen Planungsweise für eher kontraproduktiv. Dass in einem Aufwasch – anders als im Beschluss des Klimakabinetts vorgesehen - nicht nur die Planung der Schiene, sondern auch der Straße beschleunigt werden soll, obwohl vielmehr Anlass bestünde, den Kapazitätswachst im Straßennetz im Gegenzug zum Schienenausbau zurückzufahren, haben wir mit Unverständnis zur Kenntnis genommen.

Wir sehen im Übrigen mit Sorge, dass kurzfristiger mögliche Reaktionen – etwa im Rahmen der seit geraumer Zeit diskutierten Idee, neu aus dem Bundeshaushalt kapazitätssteigernde „Kleinmaßnahmen“ zu finanzieren oder beim Wiederaufbau betrieblich nicht genutzter Abstell- und Überholgleise oder der schnellen Migration der Leit- und Sicherungstechnik – derzeit für uns kein zügiges Zusammenwirken von Bund und DB erkennbar ist. Nachdem im „Zukunftsbündnis Schiene“ bereits früh in diesem Jahr Einvernehmen bestand, dass die genannten „Kleinmaßnahmen“ ein hoch effizientes Instrument in der aktuellen Situation sein könnten, hat sich die schließlich vereinbarte Unterarbeitsgruppe bis zum heutigen Tag nicht getroffen und es gibt widersprüchliche Aussagen darüber, ob die DB Netz denn entsprechende Maßnahmenideen bereits vorliegen hat.

Sehr geehrte Herren,

es ist hinlänglich bekannt, dass die Umsetzung der richtigen und wichtigen politischen Ziele zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen und der Steigerung des Marktanteils der Schiene im Güterverkehr auf 25 Prozent bis 2030 dringend zusätzliche Gleise, Terminals, Bahnhöfe sowie Anschluss- und Abstellgleise benötigt. Weiterhin ist bekannt, dass nicht nur zahlreiche Vorhaben aus dem Überhang der vorangegangenen BVWP-Zeiträume in der Realisierung sind sowie mit dem BVWP 2030 zurzeit 56 einzeln benannte Maßnahmen, die aber vielfach ganzen Maßnahmenbündeln in einem Knoten, Korridor oder Programm entsprechen, im vordringlichen Bedarf hinzu gekommen sind.

Es werden darüber hinaus noch mit der Vorstellung des Zielkonzepts für den Deutschlandtakt weitere Infrastrukturmaßnahmen hinzukommen, die nicht nur Geld, sondern auch Realisierungskapazitäten erfordern.

Es ist daher angesichts der großen Diskrepanz zwischen Bedarf und Realität beim Neu- und Ausbau des Netzes aus unserer Sicht an der Zeit, die bisherige Organisation dieses Prozesses vollständig und schonungslos zu überprüfen. Möglicherweise muss manchmal auch das bisher Udenkbare gedacht werden, etwa Stellen und interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Straßenbau in die Schienennetzerweiterung zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer