

An das
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herren Dr. Gerhard Schulz/Jürgen Papajewski
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Friedrichstraße 186 | 10117 Berlin
t + 49 30 53149147-0
f + 49 30 53149147-2
office@netzwerk-bahnen.de
www.netzwerk-bahnen.de

- per E-Mail -

Berlin, 26. Juli 2016

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Dr. Schulz, sehr geehrter Herr Papajewski,

das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. nimmt wie folgt Stellung zum Entwurf der Ausbaugesetze für die Verkehrswege des Bundes. Wir beziehen uns dabei auf die E-mail von Herrn Papajewski vom vergangenen Freitagnachmittag, in der mit Blick auf eine vorgesehene Kabinettsbefassung am 3. August um Rückantwort bis zum heutigen 26. Juli gebeten wurde.

Wir bitten um Verständnis für einige kurze Vorbemerkungen zum Verfahren:

- Für die extrem kurze Fristsetzung – letztlich verbleiben zwei Arbeitstage mitten in der Ferienzeit – haben wir keinerlei Verständnis. Eine qualifizierte Stellungnahme setzt eine hinreichende Bearbeitungszeit und Abstimmung innerhalb eines Verbandes voraus.
- Für uns ist nicht erkennbar, aus welchem Grund die Befassung im Kabinett zwingend am 3. August erfolgen muss oder soll.
- Aus Zeitgründen beschränken wir uns zunächst auf eine Kommentierung des Bundesschienenwegeausbaugesetz-Entwurfs, auch wenn dies nicht unseren Vorstellungen einer integrierten Verkehrspolitik entspricht.
- Die Kommentierung wird dadurch erschwert, dass ein Vergleich der vorgesehenen Festlegungen mit dem beim Verband nicht bekannten, ggf. überarbeiteten Stand des Bundesverkehrswegeplanes nicht möglich ist bzw. von Ihrem Haus nicht mitgeliefert wurde. Selbst ein Vergleich der Projektvorschläge zwischen BVWP-Entwurf und dem Gesetzentwurf musste hier „händisch“ vorgenommen werden.
- Medienberichten haben wir entnommen, dass zumindest im finanziellen Bereich Änderungen gegenüber der BVWP-Fassung vom März vorgenommen wurden. Den Entwürfen der Ausbaugesetze können keine vorgesehenen Budgetansätze entnommen werden, was der Logik dieser Gesetzgebung durchaus entspricht.

Gleichwohl ist es weder uns noch vermutlich den Abgeordneten des Deutschen Bundestages und den Vertretern des Bundesrates möglich, sich ein annähernd zutreffendes Bild zu machen, wenn beispielsweise Maßnahmen im „Knoten“ Köln in zwei Knoten-Positionen und darüber hinaus in einem weiteren Vorhaben sowie schließlich zweimal unter dem identischen Titel „ABS Köln – Aachen“ zur Abstimmung gestellt werden – und das, ohne dass auch nur eine Ortsangabe innerhalb dieser Großstadt oder der Umfang eines Ausbaus konkretisiert worden wäre. Das federführende Ressort (und ggf. auch die DB) sind hier dringend aufgefordert, Transparenz zu schaffen oder im Gesetz ein transparentes und partizipatives Verfahren festzuschreiben. Wir weisen diesbezüglich noch einmal auf unsere Stellungnahme vom 4. Mai 2016 hin:

(...), weil bei kleinteiligen (!) Maßnahmen eine seriöse Abschätzung der Wirkungen (und der Kosten) kaum mit den BVWP-Mechanismen möglich ist und viele besonders effektive Verbesserungen vor allem im Bestandsnetz genau durch Kleinteiligkeit charakterisiert sind. Auf der anderen Seite kann zum jetzigen Zeitpunkt nur unterstellt werden, dass die Verwendung der genannten Bundesmittel auch aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen zielführend und vor allem zeitnah erfolgt. Eine angemessene, die Nutzer der Schieneninfrastruktur frühestmöglich einbeziehende, Bewertung (und ggf. nachträgliche Ergänzung) von Vorhaben ist erforderlich. Transparenz muss seitens der DB Netz AG hergestellt werden, in welchem Umfang hierfür bereits Planungen angestellt wurden, in welcher zeitlichen Dauer und Reihenfolge die Maßnahmen umgesetzt werden sollen und welche Kosten hierfür zu erwarten sind. Ziel muss es sein, vorbehaltlich erforderlicher Planrechtsverfahren die besagten Arbeiten bis 2022 abzuschließen. Die vorgeschlagene Vorgehensweise sollte zusammen mit dem BVWP bzw. dem Schienenwegeausbaugesetz in rechtsförmlicher Art geregelt werden.“

- Wir möchten uns daher die Möglichkeit offen halten, ggf. ergänzend Stellung zu nehmen und bitten, uns die zur Beratung im Kabinett vorgesehene Fassung des BVWP-Entwurfs kurzfristig zugänglich zu machen.
- Nachdem seitens des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit verschiedentlich und öffentlich Vorbehalte gegen die wesentlichen Inhalte des BVWP-Entwurfs vom April und Teile der Verkehrswegeplanungen vorgebracht worden waren, stellt sich darüber hinaus die Frage, ob mit Blick auf § 47 Abs. 1 Satz 2 GGO diese Vorbehalte zwischenzeitlich ausgeräumt wurden oder der im Anschreiben enthaltene Hinweis, dass die Ressortabstimmung noch nicht erfolgt ist, auch für diese Vorbehalte gilt. Im Ergebnis wäre nach der GGO der jetzige Zeitpunkt für die Verbändeanhörung als verfrüht anzusehen.
- Zusammengefasst regen wir an, eine gründlichere Beratung der Ausbaugesetze (und des BVWP) im Vorfeld der Kabinettsbefassung mit den interessierten Kreisen vorzusehen.

Inhaltlich möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

- 1) Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 4. Mai 2016 zum Entwurf des BVWP dargelegt, kann die vorgesehene Infrastrukturpolitik des Bundes keinen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene leisten, was wiederum zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich dringend erforderlich wäre. Daher möchten wir die Forderung nach einer signifikanten Erhöhung der Bundesmittel für den Neu- und Ausbau der Schienenwege mit dem Ziel einer Verteilung 40 (Straße) zu 60 (Schiene) wiederholen. Zusätzliche Neu- und Ausbaumaßnahmen einschließlich einer stärkeren Elektrifizierung haben einen erheblichen zusätzlichen Finanzbedarf. Daneben ergibt sich – vergleiche dazu unsere Stellungnahme vom 4. Mai 2016 – zusätzlich ein erheblicher Zusatzbedarf aus erwartbar höheren Kosten für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen (unabhängig vom Ausbauteil) in den Jahren nach 2020 im Vergleich zum Volumen, als in der aktuell gültigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB und dem Bund fixiert

sind. Höhere Kosten als im BVWP-Entwurf vorgesehen erwarten wir auch für den bedarfsgerechten Ausbau der Großknoten, die Förderung der Modernisierung der nichtbundeseigenen Schieneninfrastrukturen und die Ausweitung der Elektrifizierung. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz sollte eine realistische Größenordnung zur spürbaren Erhöhung des Anteil elektrifizierter Strecken über das vorgeschlagene Maß benannt werden.

- 2) Prioritär ist aus unserer Sicht eine Höherstufung des „740-Meter-Überholungsgleise“-Ausbauprogramms (enthalten in Pkt. 31) in den Vordringlichen Bedarf (VB-E und VB). Es kann kein Zweifel bestehen, dass diese Maßnahmen in der Regel ein sehr positives Kosten-Nutzen-Verhältnis im Schienengüterverkehr, insbesondere mit Blick auf die netzweite Wirkung, haben und darüber hinaus auch der Stabilisierung des Fahrplans bei den übrigen Verkehrsarten dienen. Eine Einzelfallprüfung der Wirtschaftlichkeit ersetzt die hier geforderte Höherstufung nicht, macht aber unmissverständlich deutlich wo die Prioritäten für den Schienengüterverkehr liegen.
- 3) Der gegenüber dem BVWP-Entwurf vorgenommene Verzicht auf die Einstufung von Projekten in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ wird begrüßt.
- 4) Die Tatsache, dass weiterhin eine große Anzahl von Projekten, insbesondere sog. „neue“ Vorhaben, nicht bewertet sind und aus diesem Grund in einer Kategorie „Potenzieller Bedarf“ geparkt werden, ist nicht hinnehmbar. Die dem „Unterabschnitt 2“ vorangestellte Formulierung könnte durch eine schlichte Änderung der Systematik bei der späteren Bewertung der Maßnahmen den Willen des Gesetzgebers ins Leere laufen lassen. Das Gesetz wäre an dieser Stelle nicht hinreichend bestimmt, so dass entweder eine spätere und konkretisierte Beschlussfassung oder eine Höherstufung der Maßnahmen in den Vordringlichen Bedarf erforderlich ist.
- 5) Die Aufnahme von insgesamt sechs Projekten aus dem „Potenziellen Bedarf“ des BVWP in den „Vordringlichen Bedarf“ scheint uns mit Ausnahme der Maßnahmen an der Lehrter Stammbahn nicht ohne Weiteres nachvollziehbar zu sein – insbesondere in Abgrenzung zu den zahlreichen weiteren Möglichkeiten (s. z.B. 740-Meter-Überholungsgleise), Vorhaben eine höhere Priorität zu geben. Es sollte daher zunächst die Bewertung abgewartet werden.
- 6) Wie bereits in der Stellungnahme vom 4. Mai dargelegt, sind aus Sicht des Verbandes die folgenden Vorhaben nicht zwingend im „Vordringlichen Bedarf“ anzusiedeln sondern zunächst mit anderen Maßnahmen zu vergleichen:

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

Lfd. Nr. 13 im Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 - ABS/NBS Hannover – Bielefeld

- 7) Umgekehrt sind wir der Auffassung, dass die Planung des sog. „Ostkorridors“ über den „Endpunkt“ Obertraubling hinaus in Richtung Österreich (Freilassing wie auch Kufstein) erweitert und in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden sollte, um den Knoten München wirksam zu entlasten.
- 8) Weiterhin sind – hier wieder mit Blick auf unsere Stellungnahme vom 4. Mai 2016 – die folgenden, dringend erforderlichen Aufgaben weder in der Projektliste enthalten und auch nicht als „Sonstige Investitionen“ eindeutig zu identifizieren, so dass hier eine klarstellende, mindestens verbale Aufnahme in den Gesetzentwurf erfolgen sollte:

* Zusätzliche Kosten für den Lärmschutz, die in Folge des höheren und derzeit übergesetzlichen Anspruchsniveaus in der Laufzeit des BVWP auch bei anderen Vorhaben zu bewältigen sein werden.

* Vollausrüstung des relevanten Netzes mit ETCS bis spätestens 2030

* Maßnahmen, die nach Überlastungsverfahren gem. den §§ 55, 58 und 59 des künftigen Eisenbahnregulierungsgesetzes, kurzfristig ergriffen und planerisch sowie finanzierungstechnisch bewältigt werden müssen.

* Weitergehende Elektrifizierung als derzeit vorgesehen

- 9) Einige Angaben sind aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar bzw. mindestens erklärungsbedürftig. Im Unterschied zum BVWP wird die Summe der in Folge der Maßnahmen aufzulösenden kapazitätsbedingten Engpässe im Schienennetz in der Gesetzesbegründung nunmehr mit 800 Kilometern Streckenlänge angegeben. Die Summe der rechnerisch durch diese Maßnahmen auf die Schiene verlagerten Pkw-Fahrten ist zugleich drastisch gestiegen: um 50 % von 1,0 auf 1,5 Mrd. Pkw-km, wohingegen beim Güterverkehr die verlagerten Fahrten von 780.000 auf 724.000 Fahrten/Jahr und die Fahrleistung der Lkw von 529 auf 519 Mio. Lkw-km sinken soll. Diese Veränderungen sind nicht nachvollziehbar, zugegebenermaßen in der Größenordnung (zumindest beim Lkw) auch nahezu irrelevant, denn die auf den ersten Blick eindrucksvollen Zahlen bedeuten in einem bis 2030 gewachsenen Markt eine Verschiebung des modal split zu Gunsten der Schiene um nur etwa einen Prozentpunkt – und nach der neuen Angabe vermutlich noch etwas weniger. Dieses Ergebnis kann im Hinblick auf die Anforderungen aus den nationalen Klimaschutzzielen wie auch den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung und der EU nicht ausreichen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer