

PRESSEINFORMATION des Netzbeirats der DB Netz AG

Verstopftes Schienennetz bremst deutsches Wirtschaftswachstum

Falsche Investitionsstrategie des Bundes • Netzbeirat fordert mehr Geld und neue Prioritäten für den Ausbau des Schienennetzes

Dem deutschen Schienennetz droht der Kollaps. Ursache dafür sind vor allem ein stark wachsender Güterverkehr auf der Schiene, falsche Prioritäten und zu wenig Geld für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes. Ohne eine kurzfristige Kehrtwende des Bundes wird das deutsche Schienennetz die steigende Nachfrage weder im Personen- noch im Güterverkehr bewältigen können. Denn der Schienenverkehr wächst in einer Weise, die vor kurzem noch undenkbar schien. Zudem müssen die verstopften Autobahnen und Bundesstraßen bereits jetzt dringend vom LKW-Verkehr entlastet werden. Doch das deutsche Schienennetz ist an diversen Nadelöhren nicht mehr in der Lage, weitere Verkehre aufzunehmen. Um diese Engpässe zu beseitigen, müsste der Bund dauerhaft jährlich eine Milliarde Euro zusätzlich für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes bereitstellen.

"Es stehen zu wenig Mittel für den Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung. Außerdem kommen die wirklich dringenden Maßnahmen aufgrund falscher Prioritätensetzung zu kurz", sagt Dr. Wolf Gorka, Sprecher des Netzbeirats bei der DB Netz AG, der für das Schienennetz zuständigen Sparte der Deutschen Bahn.

"Leider verteilt der Bund die Mittel für den Schienenwegeausbau nicht nach den tatsächlichen verkehrlichen Bedürfnissen. Die einzelnen Projekte müssten nebeneinander gestellt und stärker nach ihrem verkehrlichen Nutzen bewertet werden", so Gorka weiter. Denn Deutschland als Exportnation Nr. 1 und als logistisches Drehkreuz in der Mitte Europas brauche eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur und könne sich einen unzureichenden Netzausbau mit veralteten Prioritäten nicht leisten.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat die Bundesregierung zuletzt im Jahr 2003 für den Zeitraum bis zum Jahr 2015 die nötigen Bauvorhaben festgelegt. Der für die Umsetzung der Maßnahmen notwendige Bedarfsplan Schiene ist jedoch völlig unterfinanziert. Zudem ist die Handhabung des Bedarfsplangesetzes zu inflexibel und beruht auf veralteten Prognosen. Der aktuelle BVWP geht von Zugzahlen bis 2015 aus, die bereits jetzt teilweise deutlich überschritten sind. So ist zum Beispiel der explodierende Seehafenhinterlandverkehr noch gar nicht berücksichtigt und wird derzeit nur durch ein kurzfristiges Sonderprogramm ansatzweise aufgefangen. Ein reines „Abarbeiten“ der Projektliste geht daher am aktuellen Bedarf vorbei. Aus dem Bedarfsplan Schiene hatte der Bund bereits einen reduzierten Investitionsrahmenplan herausgetrennt, der aufgrund der Anzahl der Vorhaben auch "66er-Liste" genannt wird. Doch auch dieser reduzierte Plan ist mit den vom Bund bereitgestellten Mitteln nicht in dem notwendigen Zeitrahmen zu realisieren.

"Der Netzbeirat stellt daher zwei Forderungen an die Politik. Erstens: Zuerst die Bauvorhaben mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis. Zweitens: Mehr Geld für die Eisenbahninfrastruktur", so Gorka.

Dramatisch wächst vor allem der **Schienengüterverkehr** (SGV). Im ersten Halbjahr 2008 wurden auf dem deutschen Schienennetz rund 190 Millionen

Tonnen Güter transportiert. Das sind knapp 10 Millionen Tonnen mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum. Die bisherigen Zukunftsprognosen wurden bereits von der Wirklichkeit übertroffen. Weitere Zuwächse vor allem im Seehafenhinterlandverkehr und bei den Verkehren Richtung Osten sind zu erwarten. Bis 2015 wird zurzeit von einer weiteren Zunahme um 65 % ausgegangen. Der **Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) verzeichnet einen Anstieg von 540 Millionen Zugkilometern im Jahr 1996 auf derzeit über 631 Millionen Zugkilometern – Tendenz steigend. Und auch im **Schienenpersonenfernverkehr** (SPFV) werden hohe Zuwachsraten prognostiziert.

Einer weiteren Zunahme des Zugverkehrs sind durch die Infrastruktur jedoch gerade in den Ballungsräumen enge Grenzen gesetzt. In den großen Netzknotenpunkten fehlen aufgrund hoher Streckenbelastung Trassen.

Die Finanzmittel für Ausbauvorhaben des Bundes sind jedoch bis nach 2015 fast vollständig für Vorhaben gebunden, die aus Sicht des Netzbeirates nicht zur Vermeidung des drohenden Kollapses beitragen. Deutliches Beispiel hierfür ist das bereits heute auch zu Lasten des Personenverkehrs bestehende „Nadelöhr“ Hamburg – Hannover. Dieses muss wegen des boomenden Seehafenhinterlandverkehrs bis zum Jahr 2015 einen Gutteil der bis zu 400 zusätzlichen Züge pro Tag von und zu den Seehäfen aufnehmen, ohne dass bislang ein Ausbau der Infrastruktur konkret geplant oder gar finanziert wäre. Weiterer dringender Ausbaubedarf besteht unter anderem bei den Strecken Rhein-Main – Rhein-Neckar, Offenburg – Basel, Fulda – Frankfurt und Emmerich – Oberhausen.

Stattdessen sind die ohnehin knappen Mittel zu einem Großteil für die Fertigstellung von in der Vergangenheit beschlossenen Großprojekten gebunden, die erst in ferner Zukunft fertig werden. Die politisch motivierte Verteilung der Bundesmittel auf möglichst viele Projekte verstärkt den Effekt der späten Wirkung der Investitionen noch. Geschieht keine Kehrtwende, wird auf Jahre hinaus keine der vom Netzbeirat als vorrangig erachteten Maßnahmen umgesetzt und damit eine Verlagerung der wachsenden Verkehrsströme auf die Schiene verhindert.

„Dem Bund fehlt eine Strategie, die sich strikt an den vorhandenen Engpässen und den kurzfristig erforderlichen Kapazitäten orientiert. Wir brauchen eine Erhöhung der Mittel um mindestens 1 Milliarde Euro pro Jahr. Und wir brauchen eine Konzentration auf wenige besonders effiziente Projekte, die dann schnell realisiert werden können“, so Gorka. Die begrenzte Eisenbahninfrastruktur, insbesondere für den boomenden Seehafenhinterlandverkehr und den wachsenden Osteuropaverkehr, aber auch für den Nahverkehr in den Ballungsräumen, werde zur Bremse von Wirtschaftswachstum und Mobilität. Gorka: "Wir müssen daher den zügigen und volkswirtschaftlich sinnvollen Netzausbau zur nationalen Aufgabe machen".

Hintergrund Netzbeirat:

Der Netzbeirat wurde im Jahre 2006 gemäß § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) neu geschaffen, um die Nutzer und Besteller der Eisenbahninfrastruktur an den Entscheidungen über deren Instandhaltung und Ausbau zu beteiligen. Der Beirat soll den Dialog zwischen der DB Netz AG, den Aufsichtsbehörden und den Netznutzern fördern. Mitglieder des Beirats sind Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr. Das Eisenbahn-Bundesamt wacht darüber, dass der Vorstand der DB Netz AG in seinen Beratungen die Empfehlungen des Netzbeirates berücksichtigt.

Allgemeine Informationen zum Netzbeirat, seinen Mitgliedern und Aufgaben:
http://www.eisenbahn-bundesamt.de/aktuelles/presse/pm_netzbeirat_01.htm