



Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 7. November 2016 zum Gesetzentwurf der Bundesregierung: Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Drucksache 18(15)388-D)

**Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)388-D**

Stellungnahme zur ÖA - 84. Sitzung am 07.11.2016

Vorbemerkung

Das Bundeskabinett hat am 3. August 2016 den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) beschlossen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sollen im Gesetzestext kleinere inhaltliche Korrekturen vorgenommen sowie der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege an die im BVWP 2030 prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst werden.

Gegenstand dieser Stellungnahme ist die vorgesehene Bedarfsplananpassung. Dabei begrüßt die Allianz pro Schiene grundsätzlich, dass mit der Anpassung des Bedarfsplans Schiene der absehbaren weiteren Zunahme des Schienenverkehrs Rechnung getragen werden soll.

I. Grundsätzliche Einschätzung aus Sicht der Allianz pro Schiene

Der Entwurf für den überarbeiteten Bedarfsplan Schiene folgt den Festlegungen des BVWP 2030. Damit spiegelt der Gesetzentwurf sowohl die positiven Aspekte des BVWP 2030, wie auch seine Mängel.

Eine ausführliche Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030 haben wir im Mai 2016 veröffentlicht:

https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2016/05/160502_Allianz-pro-Schiene_Stellungnahme-BVWP-2030-2.pdf

II. Allianz pro Schiene-Bewertung im Einzelnen

Zu den positiven Elementen des BVWP 2030 im Bereich Schiene zählen u.a.

- Schwerpunktsetzung bei der Engpassbeseitigung,
- stärkere Betrachtung von Korridoren und netzweiten Effekten (wesentliche Elemente der von der DB Netz vorgeschlagenen Netzkonzeption 2030 werden aufgegriffen),
- Neuaufnahme von Projekten, die zusätzliche Kapazitäten in Ballungsräumen oder für den Schienengüterverkehr schaffen (z.B. RRX-Ausbau im Rhein-Ruhr-Raum oder der sogenannte „Ostkorridor“ [Ausbaustrecke Uelzen – Stendal – Halle – Hof – Regensburg]).

Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist aber ein wesentlicher Mangel des neuen BVWP 2030 und damit auch des vorliegenden Gesetzentwurfes, dass beim Verkehrsträger Schiene zahlreiche wichtige Projekte bislang nicht abschließend bewertet und priorisiert sind. Diese Projekte befinden sich in der neu eingeführten Werte-Kategorie „Potenzieller Bedarf“ und sollen erst in einer zweiten Phase „im Nachgang des BVWP“ weiter untersucht werden.



Die Kategorie „Potenzieller Bedarf“ findet sich auch im aktuellen Gesetzentwurf (siehe Unterabschnitt 2 im Abschnitt 2 des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege). Insgesamt handelt es sich beim „Potenziellen Bedarf“ um 40 Schienenprojekte, gegenüber 26 Vorhaben im Vordringlichen Bedarf (VB/VB-E). Im „Potenziellen Bedarf“ finden sich aber keineswegs zweitrangige Projekte, sondern zentrale Maßnahmen zur Engpassbeseitigung, zur Kapazitätserhöhung und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene. Zu nennen sind hier u.a.

- Realisierung der Befahrbarkeit für 740 Meter-Güterzüge (europäische Standardlänge) auf den wichtigsten Netzteilen,
- Engpassbeseitigung bei zentralen Großknoten im deutschen Schienennetz,
- Weitere, sogenannte „mikroskopische Maßnahmen“, z.B. kleinere Netzergänzungen für den Güterverkehr (z.B. Studernheimer Kurve oder Rheydter Kurve), die südliche Fortsetzung des sog. „Ostkorridors“ von Regensburg über Mühldorf zur österreichischen Grenze sowie Maßnahmen für einen Deutschland-Takt.

Offenbar gelingt es nicht mehr, die Mehrzahl der Projekte des „Potenziellen Bedarfs“ bis zum Abschluss des aktuellen Gesetzgebungsverfahrens für das Bundesschienenwegeausbaugesetz zu bewerten.

Ein weiterer zentraler Kritikpunkt ist, dass bei der Schiene zahlreiche Projektanmeldungen für den Ausbau von Bundesschienenwegen gar nicht erst für den BVWP näher untersucht worden sind, mit der pauschalen Begründung, es handele sich um Projekte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Diese Projektvorschläge bleiben daher auch bei der aktuellen Bedarfsplananpassung außen vor.

Im BVWP 2030 gibt es allerdings keinen vergleichbaren Ausschluss von Straßen-Projekten, die überwiegend Bedeutung für den Nahverkehr haben. Im Gegenteil, bei der Straße werden nur „rd. 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte eingesetzt“. D.h., 25 % der Mittel sollen von vornherein in Straßenprojekte des Bundes mit vorwiegend lokaler Bedeutung fließen.

III. Empfehlungen

Das laufende Gesetzgebungsverfahren sollte genutzt werden, um Projekte des Potenziellen Bedarfs, die der Deutsche Bundestag für wichtig und sinnvoll hält, innerhalb des Abschnitts 2 in den Unterabschnitt 1 „Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“ zu verschieben, ggf. mit einem Vermerk „vorbehaltlich eines positiven Bewertungsergebnisses“. Damit kann erreicht werden, dass bei diesen wichtigen Projekten die eingetretenen Verzögerungen bei der Bewertung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht im Ergebnis auch noch zu Verzögerungen bei der Umsetzung führen.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene sollte mindestens die Realisierung des Netzes für 740 Meter-Güterzüge in den Vordringlichen Bedarf verschoben werden, sowie auch die Knotenprojekte.

Für die verbleibenden Projekte des Potenziellen Bedarfs sollte im Gesetzentwurf durch eine geeignete Formulierung im Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 des Bedarfsplans unmissverständlich klargestellt werden, dass die Aufnahme eines Projektes in den Vordringlichen Bedarf mit dem Vorliegen einer positiven Bewertung ohne Zeitverzug automatisch vollzogen ist.

Darüber hinaus sollte der Deutsche Bundestag das BMVI auffordern, die Bewertung der Projekte des Potenziellen Bedarfs nunmehr zügig zum Abschluss zu bringen.

Wichtig für die zukünftige zeitnahe Umsetzung der prioritären Maßnahmen im Bereich Schiene ist außerdem eine ausreichende und stetige Finanzierung. Der Vergleich mit anderen europäischen Staaten



zeigt, dass Deutschland bislang nur unterdurchschnittlich in den Ausbau des Schienennetzes investiert (siehe dazu: <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/deutsches-schienennetz-mager-finanziert/>).

Die Investitionsprioritäten des Bundes sollten daher zukünftig zugunsten der Schiene verschoben und der Mittelantrag für die Bundesschienenwege deutlich aufgestockt werden. Dabei sollte auch eine Finanzierungsperspektive für die zahlreichen SPNV-Projekte geschaffen werden, die keinen Eingang in den BVWP 2030 gefunden haben.

Zugleich sollte geprüft werden, wie der Mittelabfluss weiter verstetigt werden kann. Dazu sollte auch das Instrument des Planungsvorrats genutzt werden, der zügig in die Praxis umgesetzt werden muss.

Berlin, den 04. November 2016

Kontakt:

Dirk Flege
Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: dirk.flege@allianz-pro-schiene.de