



Stellungnahme der Eisenbahn-
und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zum
„Bundesverkehrswegeplan 2030“
des Bundesministeriums für
Verkehr und digitale Infrastruktur
(BMVI)

02. Mai 2016

**Wir leben
Gemeinschaft**



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
Vorstandsbereich Vorsitzender
Weilburger Straße 24 – 60326 Frankfurt/Main
www.evg-online.org

Mitglied:
des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB)
der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF)
der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)

GRUNDSÄTZLICHE BEWERTUNG

Verkehrspolitik ist und bleibt eine der herausragenden Stellschrauben für Wohlstand, qualitatives Wachstum und in besonderem Maße für die ökologische Verträglichkeit von Mobilität. Eine gute Verkehrspolitik soll Mobilität dort fördern, wo sie hohen gesamtgesellschaftlichen Nutzen bringt. Das Beispiel Schweiz zeigt dabei deutlich: Verkehrspolitik wirkt sich auf die konkrete Verkehrsteilung aus. Mit der Verkehrspolitik von heute werden insbesondere wegen der langen Realisierungs-, Amortisierungs- und Bewirtschaftungszeiten der allermeisten Infrastruktureinrichtungen die ökonomischen und ökologischen Weichen von morgen und übermorgen gestellt. Aus diesem Grund kommt dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) eine bedeutsame Rolle zu.

Trotz des übergeordneten Ziels der deutschen Verkehrspolitik, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, wurden in der Vergangenheit die verkehrsträgerbezogenen Ziele und vor allem die daraus abgeleiteten Maßnahmen nicht aufeinander abgestimmt.

Mit dem Erarbeiten eines neuen Bundesverkehrswegeplans hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nun die Chance für eine nachhaltige Richtungsänderung. Als Grundvoraussetzung hierfür betrachten wir als ersten Schritt eine Steigerung des Finanzvolumens für den Infrastrukturbau. Die Höherdotierung und Festlegung des Gesamtvolumens auf nach Auffassung des Ministeriums realisierbare 264,5 Mrd. Euro im BVWP 2030 mit dem Schwerpunkt Bestandsnetzerhalt wird von der EVG deshalb grundsätzlich begrüßt. Ob dieses Volumen tatsächlich ausreichen wird, ist mit Blick auf die für diesen Zeitraum mit einzukalkulierende Inflationsrate allerdings mit Zweifeln behaftet.

Für eine nachhaltige Verkehrswende bedarf es allerdings weiterer Maßnahmen. Die planerische Steigerung der Finanzmittel für die Schienenverkehrsinfrastruktur weist ohne Zweifel in die richtige Richtung. Gleichwohl bleibt es auch im neuen Bundesverkehrswegeplan bei der in Deutschland „traditionellen“ und von der EVG abgelehnten Bevorzugung der Straße. Wie die seitens des Ministeriums angekündigte Verlagerung der Verkehre auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene gelingen soll, wenn gleichzeitig der Verkehrsträger Straße bei den Aus- und Neubaumaßnahmen deutlich bevorzugt wird (55,4% zu 40,3% für laufende, fest disponierte sowie neue VB/VB-E Aus- und Neubaumaßnahmen), bleibt offen. Lediglich bei der Summe für die als „Schleppe“ bezeichneten Finanzmittel, also für die Maßnahmen für den Zeitraum ab 2031, liegt die Schiene mit 17,9 Mrd. Euro vor der Straße (16,4 Mrd. Euro). Neben dieser intermodalen Sichtweise muss weiterhin bezweifelt

werden, ob die Jahresbeträge insbesondere für den Erhalt des Bestandsschienennetzes tatsächlich ausreichen werden, um einen leistungsfähigen Zustand zu garantieren.

Kritikwürdig ist aus Sicht der EVG in diesem Zusammenhang die Kalkulation des BMVI zu den Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen. Hier plant das Ministerium „schlank“ die Fortschreibung der LufV II, ergänzt um die Abschätzung der Ersatzanteile der im BVWP 2030 geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen. Schon heute steht fest, dass dieser Beitrag in Zukunft nicht ausreichen wird. Das Schienennetz ist in Teilen stark veraltet, es besteht hoher und tendenziell steigender Nachholbedarf bei den notwendigen Erhaltungsmaßnahmen. Dies sowie die eingangs bereits beschriebene Verteuerung werden dazu führen, dass eine pauschale und zu niedrig angesetzte Fortschreibung der LufV II ausreichenden Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz entgegensteht.

Hinzu kommt die bundesseitige Annahme, die Deutsche Bahn AG sei fortwährend in der Lage, jährlich Dividenden in geplanter Höhe an den Bund zu überweisen - Mittel, die im Rahmen des Finanzierungskreislaufes wieder ins Netz fließen sollen. Die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bahn AG ist derzeit angespannt: Fern- und Nahverkehrsmärkte stehen unter Druck, die Schienengüterverkehrssparte DB Cargo ist wirtschaftlich in arger Bedrängnis. Es ist heute nicht absehbar, wann sich diese Situation ändert. Dennoch davon auszugehen – und für die nächsten 15 Jahre damit zu planen –, dass die Dividenden in „gewohnter“ Weise fließen werden, hat mit guter und nachhaltiger Planung wenig zu tun. Überlegungen zu einer Alternativ- bzw. Querfinanzierung wären an dieser Stelle sinnvoll. Denn auf die damit zu realisierenden Investitionen kann nicht verzichtet werden.

Die EVG unterstützt den Ansatz des BMVI, die bis 2030 ausgerichtete Bundesverkehrswegeplanung auf die ebenfalls bis 2030 reichende Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr zu stützen. Das BMVI täte jedoch gut daran, auch den voraussichtlichen Energieverbrauch zusammen mit den zu erwartenden CO₂-Emissionen der Verkehrsträger zu berücksichtigen. In Anbetracht des politisch gewollten Ziels einer kontinuierlichen Reduktion der für Mensch und Tier schädlichen Treibhausgase bleibt sie jedoch hinter den Möglichkeiten zurück, wie im weiteren Verlauf dieser Stellungnahme noch vertiefend dargelegt werden wird.

Die Nutzung von demografischen Leitdaten sowie gesamtwirtschaftlichen Strukturdaten für den Planungszeitraum können zusammen mit der Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen, der prognostizierten Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger sowie der damit einhergehenden Verteilung der Verkehrsmengen auf die Verkehrsinfrastruktur

eine gute Grundlage zur Bewertung und Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte bilden. Ob die in Ansatz gebrachten Änderungen insbesondere der Bewertungsmethodik zu einem Planungsergebnis führen, das in Anlehnung an die Forderungen des Weißbuchs der EU-Kommission eine Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger bewirkt, ist nach derzeitigem Erkenntnisstand an dieser Stelle nicht eindeutig zu beantworten, da es schlicht an der Möglichkeit einer umfassenden Einschätzung fehlt. Die EVG kann sich an dieser Stelle der geäußerten Kritik der Umwelt- und Verkehrsverbänden nur anschließen.

Damit stellt sich die Frage, ob eine nachhaltige Veränderung des Modalsplit durch die Bundesregierung überhaupt gewollt ist. Auswahl, Formulierung, Gewichtung sowie die ausdrückliche Ablehnung einer Quantifizierung verkehrspolitischer Ziele, die dem Planungsprozedere zugrunde gelegt werden sollten, deuten darauf hin. Dabei ist die Tiefe der veröffentlichten Dokumente im Rahmen des BVWP 2030 im Sinne der Transparenz durchaus lobenswert. Der gewählte methodische Ansatz ist jedoch falsch.

Leider ist das Projektinformationssystem PRINS für die „normalen“ Bürgerinnen und Bürger, die Stellung zum Entwurf nehmen sollen, so nicht nutzbar. Interessierte ohne professionellen fachlichen Hintergrund dürften große Probleme haben, die Einzelprojekte und damit das Gesamtkonzept umfassend zu bewerten. Hier stößt der BVWP im Wechselspiel Transparenz/Bewertbarkeit an seine Grenzen. Folglich sollte eine Interpretationshilfe beim nächsten BVWP mit veröffentlicht werden - soll die angestrebte Bürgerbeteiligung wirklich gelingen.

Besorgniserregend ist die mit 43 Maßnahmen hohe Anzahl an Schienenverkehrsprojekten, die bislang noch nicht bewertet wurden. Bei diesen ist heute nicht klar, ob sie im VB oder im WB aufgenommen oder aber gänzlich verworfen werden. Das BMVI bleibt bislang eine Antwort schuldig, in welchem Zeitraum die Bewertung dieser Projekte abgeschlossen sein soll. Dies lässt befürchten, dass viele Projekte für eine Umsetzung bis 2030 zu spät in den VB aufsteigen werden. Gut ist aber, dass alle Projekte in die Ausbaugesetze mit aufgenommen und entsprechende finanzielle Mittel bereit gestellt werden sollen.

Zusammenfassend lässt das BMVI mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan die erneute Chance für eine nachhaltige Verkehrswende in Richtung Schiene „an der Strecke liegen“. Dies gilt auch und gerade mit Blick auf die gewählte Methodik und die Einbettung des Plans in die deutsche Verkehrspolitik: Nach Auffassung der EVG sind die Verlagerungs- und ökologischen Ziele nur im Rahmen eines „Masterplans Verkehr“, in welchem Infrastrukturpolitik, Steuerpolitik und Ordnungspolitik gesamthaft betrachtet und aufeinander abgestimmt werden, zu erreichen.

Die Kritik der EVG am BVWP 2030 und die daraus abzuleitenden Forderungen zielen im Folgenden insbesondere auf folgende Themengebiete ab:

- "Beitrag zur Beseitigung von Engpässen", "Beitrag zur generellen Kapazitätserhöhung im gesamten Netz" und "ökologische Wirkung".
- Im Anschluss darin folgt das Fazit der EVG zum vorgelegten Referentenentwurf „BVWP 2030“.

BEITRAG ZUR BESEITIGUNG VON ENGPÄSSEN

Die Knotenpunkte im deutschen Schienenverkehr (u.a. Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München) benötigen schnellstmöglich eine tragfähige Weiterentwicklung, denn sie sind entscheidend für die Aufnahmefähigkeit des Schienennetzes. Es ist nachvollziehbar, dass die Knoten aufgrund der verkehrlichen Komplexität erst im Nachgang des BVWP detailliert untersucht werden können. Wichtig dabei ist, dass die notwendigen konkreten Maßnahmen schnell zielgerichtet identifiziert und ergriffen werden. Diese Bewertung darf nicht in unnötiger Weise auf die lange Bank geschoben werden. Das Entstehen eines weiteren dauerhaften Nachteils für den Verkehrsträger Schiene gegenüber dem Wettbewerber Straße allein durch Verzögerungen bei der Planung muss unbedingt vermieden werden. Dass das BMVI die überaus wichtigen Knotenpunktprojekte finanziell mit nur 2,5 Mrd. Euro in den vordringlichen Bedarf (VB) des BVWP aufgenommen hat und nicht mit der als realistisch zu betrachtenden Summe von 5 bis 7 Mrd. Euro begründet das BMVI damit, dass im Planungszeitraum ein höheres Finanzvolumen nicht verbaut werden könne. Weniger als die Hälfte des benötigten Volumens soll nun bis 2030 in Knotenprojekte fließen. Das bedeutet in der Konsequenz, dass die Potentiale des gesamten Netzes über den Zeitraum des BVWP 2030 hinaus nicht voll ausgeschöpft werden können, obwohl der Referentenentwurf diese Projekte als „zentral für die Sicherstellung funktionierender verkehrlicher Abläufe im Schienennetz“ bezeichnet.

Gleiches gilt für den Kombinierten Verkehr und die Rangierbahnhöfe. Will Deutschland es schaffen, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sind Aus- bzw. Neubaumaßnahmen sowohl für den Kombinierten Verkehr als auch im Bereich der Rangierbahnhöfe notwendig. Wie bei den Knotenpunkten soll eine detaillierte Unter-

suchung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit im Nachgang zum BVWP 2030 erfolgen. Dies sowie die Höhe der mit 500 Mio. Euro im VB eingestellten Finanzmittel müssen allein schon auf Unverständnis stoßen – dies wegen der Bedeutung des KV und der Bahnhöfe für ein Gelingen der Verkehrsverlagerung, aber auch für den Erhalt des regionalen Güterverkehrs. Denn auch diese Ausprägung des Binnenverkehrs muss weiterhin mit infrastrukturellen Maßnahmen unterstützt werden, um tatsächlich von einer gesamthaften und ökologisch sinnvollen Verkehrspolitik sprechen zu können.

Die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren steht im Fokus des BVWP, so der Referentenentwurf. Leider ist das BMVI in diesem Zusammenhang dennoch dazu übergegangen, überwiegend Einzelmaßnahmen zu bewerten. Die für eine nachhaltige Engpassbeseitigung notwendige Bündel- oder Korridorbetrachtung wurde nicht durchgängig umgesetzt. Dies wird am Beispiel der Alpha E-Variante deutlich. Dieses Projekt wurde im Dialogforum Schiene Nord erarbeitet und mit großer Mehrheit beschlossen. Die Alpha E-Variante besteht aus verschiedenen Teilprojekten, die allesamt nötig sind, um das Ziel „Erhöhung der Leistungsfähigkeit der norddeutschen Infrastruktur“ mit entsprechenden Wirkungen auf das Gesamtnetz zu erreichen. Für die Alpha E-Variante besteht, wenn auch kein einstimmiger, so doch ein breiter, Regionen übergreifender Konsens zwischen Landes- und Bundespolitikern sowie auch, und das ist bei Infrastrukturmaßnahmen selten genug der Fall, mit Kommunen, Verbänden und Bürgerinitiativen. Der Referentenentwurf gibt keine Antwort darauf, warum Teile dieses Gesamtprojekts herausgelöst wurden und keinen Eingang in den BVWP genommen haben. Es bestehen daher Zweifel, ob die in den BVWP aufgenommenen Projekte langfristig die prognostizierte Entwicklung im SGV überhaupt stützen und leisten können. Es wäre daher gut, die als Projektnr. 2-003-V02 im potentiellen Bedarf aufgeführten Ausbaumaßnahmen sehr zeitnah zu prüfen, damit diese schnell in den VB aufsteigen und mit den anderen Maßnahmen umgesetzt werden.

BEITRAG ZUR GENERELLEN KAPAZITÄTSERHÖHUNG IM GESAMTEN NETZ

Unverständlich bleibt die Ablehnung des BMVI, Strecken, die dem SPNV dienen, umfassend in den BVWP aufzunehmen. Für diese Strecken seien andere Mittel vorhanden, nämlich Regionalisierungsmittel sowie Mittel aus dem Entflechtungs- und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Dies ist formal richtig. Dessen ungeachtet ist der Bund für das gesamte bundeseigene Streckennetz zuständig. Hier eine künstliche

Differenzierung vorzunehmen, entbehrt jeder Logik, findet doch auf vielen Strecken nicht nur Nah- sondern auch Fern- und/oder Güterverkehr statt.

Einige wenige Maßnahmen finden dennoch Aufnahme in den BVWP. Das zeigt sich beispielhaft an der Strecke von Uelzen nach Halle. Die Aufnahme dieses Projektes in den BVWP ist begrüßenswert, da die Strecke zwischen Stendal und der Landesgrenze zu Thüringen eine wichtige Magistrale darstellt, die eine Erschließungswirkung für weite Bereiche erzielt und über die Knoten Stendal, Magdeburg und Halle neben dem Fern- und Güterverkehr vor allem auch dem SPNV nutzt.

Während Projekte für den Schienennahverkehr so gut wie keinen Platz im BVWP gefunden haben, sind für das BMVI Ortsumfahrungen den Bundesfernstraßen zuzuordnen und somit förderfähig. Daher sind diese auch in großer Zahl in den BVWP aufgenommen worden. Hier zeigen sich Lücken und Widersprüche in der Argumentation des Ministeriums. Denn: Ortsumfahrungen werden nicht ausschließlich von Nutzern der Bundesfernstraßen genutzt, sondern auch von Anwohnern, die den Weg durch volle Ortskerne meiden, jedoch ein Ziel im/am Ort bzw. in der Region erreichen möchten. Es handelt sich also um Nahverkehr. Gemessen an der BMVI-Argumentation für die Schieneninfrastruktur bedeutet dies, dass Ortsumfahrungen eigentlich nicht in den BVWP hätten aufgenommen werden dürfen, da auch sie dem örtlichen (Nah-)Verkehr dienen. Aus diesem Grund fordert die EVG die Aufnahme aller Projekte in den BVWP, die nicht nur dem SPNV, sondern auch dem Schienenpersonennahverkehr dienen können. An einigen wenigen Stellen trägt der BVWP dem bereits Rechnung und bezieht den Nahverkehrsnutzen in die Berechnungen mit ein. Es ist aber nicht nachvollziehbar, warum hier unterschiedliche Ansätze zur Anwendung kommen.

Bedauernd ist, dass im BVWP vom dringend notwendigen Ausbau der Stammstrecke Wolfsburg-Oebisfelde-Stendal-Wustermarke-Berliner Ring als parallele Entlastungsstraße zur HGV Strecke Berlin-Hannover im besonders belasteten Abschnitt Berlin-Wolfsburg abgesehen wurde. Eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf sieht nicht nur die EVG als dringend gegeben an. Mit Blick auf die davon ausgehende Netzwerke würde von dieser Maßnahme auch der Güterverkehr der Relationen Ruhrgebiet, Bremen/Bremerhaven und Hamburg Richtung Berlin, Polen und Osteuropa profitieren.

Viele Projekte, wären sie in den BVWP aufgenommen worden, hätten neben Kapazitätssteigerungen auch den weiteren Anschluss an touristisch interessante Ziele zur Folge gehabt. Für Urlauber hätte ein Anreiz geschaffen werden können, vom Auto auf den Zug umzusteigen. Zu nennen wäre hier zum einen der Wiederaufbau der Darß-Bahn Barth – Zingst – Prerow: Der Wiederaufbau hätte dem Engpass „Hubbrücke“

zwischen Bresewitz und Zingst entgegengewirkt und wäre damit eine sehr nachhaltige Investition, da die Halbinsel Darß bisher nur per Straßenverkehr zu erreichen ist - mit schädlichen Auswirkungen auf den Tourismus. Ähnliches gilt für die Anbindung der Insel Usedom und des Hafens Świnoujście über Ducherow/Karnin (ehemalige Karniner Brücke). Dieses Projekt wäre für den Schienenpersonenfernverkehr wichtig gewesen, da sich die Reisezeit zwischen der Metropole Berlin bzw. anderen Ballungsräumen und den Usedomer Seebädern um mehr als eine Stunde verkürzen würde.

Der Referentenentwurf geht im Güterverkehr von der überproportionalen Steigerung insbesondere des internationalen Verkehrs aus. Der besondere Fokus wird auf den kombinierten Verkehr gelegt. Diese Kernaussage des BVWP bleibt jedoch ohne jede Bezugnahme auf das Thema „Güterverkehrsstellen“, also der Quell- und Sendepunkte, und der an diesen Stellen erforderlichen Infrastrukturen. Hiermit wird ein herausragender Aspekt der Funktion des Schienengüterverkehrs „einfach so“ ausgeblendet. Ein Beispiel soll dies verdeutlichen: Das EuGH hat zur Elbe- und Weservertiefung ein Urteil gefällt. Das Bundesverwaltungsgericht muss hierzu noch eine Konkretisierung veröffentlichen. Das könnte bedeuten, dass die immer größer werdenden Containerschiffe Hamburg und Bremerhaven nicht mehr anlaufen werden. Es bliebe dann für Deutschland nur der neue Jade-Weser-Port Wilhelmshaven übrig. Die Schienenanbindung für den JWP ist bis Oldenburg geregelt. Da diese Züge aber dort nicht enden werden, fehlen im Referentenentwurf weitere brauchbare Abfuhrmöglichkeiten.

Zum anderen findet sich keine Antwort im BVWP, wie das BMVI in Anbetracht der begrenzten Kapazitäten seinen internationalen Verpflichtungen nachkommen will, ohne den nationalen Verkehr auszubremsen. Insbesondere sind z.B. im Transitbereich durchgängige Korridortrassen überhaupt nicht angesprochen worden. Sie sind aus Kapazitätsgründen und signaltechnischen Gründen unbedingt erforderlich. Durchaus vorhandene gute Erfahrungen anderer europäischer Länder (z.B. Betuwe-Line in Holland) werden nicht einmal erwähnt. Weder wird das seit Jahren geduldete Sterben der Zugangsstellen zum Eisenbahnnetz in der Fläche noch eine klare Aussage thematisiert, wo und wie der richtige verkehrspolitische Ansatz, Güterströme auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene zu lenken, umgesetzt wird. Der Begriff „Bahnhof“ fällt nur im Kontext Rangiereinrichtungen, der Begriff „Güterverkehrsstelle“ ist im Entwurf nicht zu finden. Das erscheint nicht ausreichend.

Bezüglich der Hinterlandanbindung verweist das BMVI auf andere Förderprojekte, wie etwa das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr (SHHV). Die EVG wird intensiv verfolgen, in wieweit die für den BVWP angemeldeten Projekte in diesem Programm auftauchen und



umgesetzt werden. Wir stimmen mit dem BMVI darin überein, dass „die erwartete Verkehrszunahme (...) zu einer überproportionalen Zunahme des Güterverkehrs, insbesondere des Transit- und Seehafenhinterlandverkehrs“ führen wird. Leider findet man aber im BVWP keine Antwort etwa auf die Frage, wie unmittelbar auf die anstehende Eröffnung des Gotthardtunnels und die damit einhergehende Zunahme des Schienenverkehrs zwischen Basel und Karlsruhe reagiert wird.

Weiterhin zeigt sich der Bund im BVWP bestrebt, „auch den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken, faire und chancengleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die deutschen Luftverkehrsunternehmen beim Erhalt ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu unterstützen“, obschon infrastrukturelle Maßnahmen für diesen Verkehrsträger nicht Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans sind. Die Fokussierung auf den Luftverkehr stößt bei der EVG auf Unverständnis. Es wäre mehr als wünschenswert, anstelle einer Einzelbetrachtung den von der EVG vorgeschlagenen Systemansatz eines Masterplans Verkehr aufzugreifen. Mit dem Masterplan Verkehr verbinden wir die Forderung nach einem schlüssigen Zielsystem für die Verkehrsteilung in Deutschland sowie nach einer daraus abgeleiteten und abgestimmten Gestaltung der verkehrspolitischen Teildisziplinen.

Aufgrund zahlreicher politischer Fehlentscheidungen in der Vergangenheit befindet sich die Schiene in einer schlechten intermodalen Wettbewerbssituation. Zu nennen seien hier zum einen die ab 2015 abgesenkte Lkw-Maut. Diese Maßnahme entlastet den Güterverkehr auf der Straße um dreistellige Millionenbeträge. Weil dadurch Volumen auf die Straße abwandert, wird sich der Umsatz der Güterbahnen voraussichtlich um rund 130 Millionen Euro pro Jahr reduzieren. Ein unnötiges „Geschenk“ an die Straßenlobby! Würden alle Kosten, die der Lkw-Verkehr verursacht – etwa Klimaschädlichkeit, Straßenreparatur, Stauverursachung, Unfallschäden – in die Gesamtbilanz einbezogen, müsste die Maut deutlich steigen. Das würde für faire Wettbewerbsbedingungen sorgen, wie im Koalitionsvertrag vereinbart. Von fairen Wettbewerbsbedingungen kann auch nicht die Rede beim EEG-Gesetz sein, welches den Bahnstrom um rund 220 Mio. Euro im Jahr verteuert. Davon sind etwa 70 Mio. Euro auf die jüngste EEG-Novelle der Bundesregierung zurückzuführen. Im Ergebnis bedeutet dies: Ticketpreise und Frachten werden steigen, während gleichzeitig die Kosten für Treibstoff und Maut sinken. Autofahren und umweltschädliche Lkw-Transporte werden in der Folge noch attraktiver. Mehr umweltfreundlichen Verkehr auf der Schiene kann und wird es so nicht geben.

Kraft und Anstrengungen, welche die Bundesregierung bisher anderweitig, so etwa mit einem neuen Systemansatz im Bereich des Luftverkehrs aufzubringen bereit ist, sollten besser in die Entwicklung eines Koordinatensystems gelenkt werden, das als Leitbild eines



gesamthhaft betrachteten Verkehrssystems der ökologischen Neuausrichtung unserer Volkswirtschaft dient, Stärken der Verkehrsträger miteinander verbindet und dem Schienenverkehr im Rahmen eines verkehrspolitischen Neuanfangs eine ganz besondere Rolle zuweist.

ÖKOLOGISCHE WIRKUNG UND LÄRMBELASTUNG:

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoß in Deutschland deutlich zu reduzieren. Bis 2030 soll eine Reduktion um 55% erreicht werden, bis 2050 um 80-95% (jeweils verglichen mit 1990). Der vorliegende Referentenentwurf zeigt jedoch eine gewisse Ambitionslosigkeit wenn es dort heißt, dass „gemessen am in der Verkehrsprognose 2030 prognostizierten CO₂-Ausstoß des Verkehrs für 2030 in Deutschland in Höhe von voraussichtlich ca. 190 Mio. Tonnen (...) der Beitrag aus dem BVWP 2030 eher gering ist“. Das BMVI geht selbst davon aus, dass mit dem BVWP im Jahr 2030 lediglich 1 Mio. Tonnen CO₂-Ausstoß eingespart werden können. Mit dem vorliegenden BVWP 2030 „degradiert“ das BMVI also den Klimaschutz bei Infrastrukturplanungen faktisch zu einer Randbedingung. Nach Aussage des Ministeriums sei Verkehrsverlagerung nur begrenzt durch Infrastrukturplanungen beeinflussbar. Dem stehen Erfahrungen aus der Schweiz entgegen, die eine positive Korrelation zwischen Investitionen in die Schiene und einer Verkehrsverlagerung hin zur Schiene eindrucksvoll belegen.

Weiter verteidigt sich das BMVI beim Thema „Reduzierung der CO₂-Emissionen“ damit, dass effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen, wie etwa eine verbesserte Kraftstoffeffizienz, bereits bereitstehen würden. Hier zeigt sich die Bundesregierung orientierungslos. Eine verbesserte Kraftstoffeffizienz ist keine Alternative zur Verkehrsverlagerung. Sie sorgt nur vorübergehend für eine Entlastung, löst aber nicht das Grundproblem: Der Verkehrssektor trägt nicht nur erheblich zum CO₂-Ausstoß der Bundesrepublik bei, sondern ist auch der einzige Sektor, dessen Treibhausgasausstoß nach wie vor ansteigt. Aufgrund seiner deutlich besseren Öko-Bilanz hat der Schienenverkehr – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr – das größte Potenzial, um den CO₂-Ausstoß des Verkehrs deutlich und dauerhaft zu reduzieren. Hierzu wäre jedoch eine stärkere Fokussierung auf infrastrukturelle Maßnahmen notwendig, die die politisch gewollte Verlagerung z.B. des Güterverkehrs auf die Schiene unterstützt hätte. Zu nennen sei an dieser Stelle etwa das mit relativ geringen Mitteln umsetzbare Projekt „740m Züge“. In Bezug auf die Reduzierung klimaschädlicher Emissionen sollte diese Maßnahme, die in Anbetracht der in angrenzenden Ländern heute schon

anzutreffenden Metrik nur ein Zwischenschritt hin zum Ausbau für 850m-Züge bedeuten kann, in den „VB“ aufsteigen und nicht als Sammelposten in den „WB“ und damit in die Umsetzung nach 2030 abrutschen.

Mit Blick auf die Klimaziele der Bundesregierung wird das Thema „Klimawandel“ auch im kommenden BVWP präsent sein. Je eher die Bundesregierung die erforderlichen Maßnahmen ergreift, und hierzu zählt insbesondere die Verkehrsinfrastrukturpolitik, umso kostengünstiger werden diese Maßnahmen und umso besser die Zielerreichung ausfallen. Umwelt- und Verlagerungsziele sind jedoch keine Kernziele der Bundesverkehrswegeplanung und werden deswegen nicht quantifiziert. Damit verkennt das BMVI erneut die Wechselwirkungen zwischen Infrastruktur- und Ordnungspolitik. Ordnungs-, Steuer- und Infrastrukturpolitik werden nicht „simultan“ im Rahmen einer gesamthaften Planung, sondern weitestgehend getrennt betrachtet.

Ein weiteres Thema ist der Verkehrslärm: „Individuelle Mobilität und wachsende Güterströme schaffen nicht nur Wohlstand, sondern auch zunehmende Belastungen für die Lebensqualität der Menschen. Besonders die Vermeidung und Verminderung von Verkehrslärm ist daher weiteres Ziel des BVWP 2030.“ Leider geht der Referentenentwurf an dieser Stelle lediglich auf die Minderung des Straßenverkehrslärm ein, nicht auf den zu erwartenden Nutzen der Bevölkerung durch entsprechende Maßnahmen entlang hochfrequentierter Bahnstrecken, wie z.B. im Mittelrheintal, wo die Lärmbelastung zu bestimmten Zeiten erheblich ist. Die Notwendigkeit zu ignorieren, auch hier entsprechende Maßnahmen durchzuführen, kann sich zu einem erheblichen Entwicklungsnachteil für die Schiene entwickeln. Erkennbar ist, dass sich der schon heute vorhandene politische Druck aus der Region auf politische Entscheidungsträger und die Schienengüterverkehrsunternehmen zur Lärmbeseitigung weiter vergrößern wird - mit unabsehbaren Folgen. Geschwindigkeitsreduzierung, Drosselung der Zugzahlen in den Nachtstunden und damit verbundene Umleitungs-szenarien würden den bereits vorhandenen Kapazitätsdruck auf der Achse Rotterdam – Genua vor allem im Winterhalbjahr auf Jahre zuspitzen.

Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen betriebenen Aktivitäten zur technischen Lärmvermeidung am rollenden Material („Flüsterbremse“) werden das Problem allein nicht zeitnah lösen und kompensieren können. Der Bau bzw. Ausbau einer Paralleltrasse zur vorhandenen Streckenführung links und rechts des Rheins als Vorrangmaßnahme erscheint somit weiterhin sehr sinnvoll und sollte erneut geprüft und im Falle einer Vorteilhaftigkeit prioritär realisiert werden. Wissend um die Problematik „Mittelrheintal“ fordert die EVG, die Führung einer Alternativstrecke durch Westerwald und Taunus zur Lärmentlastung des Mittelrheintals schnellstmöglich einer Bewertung zu unterziehen und ggf.

in den VB zu heben. Denn: Die für den Fall eines Verzichts drohenden gesetzlichen Auflagen bergen die Gefahr einer Unwirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs – und dies nicht nur auf der Westmagistrale.

FAZIT

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 bleibt wie bereits sein Vorgänger suboptimal. Daran ändern einige methodische Verbesserungen, wie etwa die neu eingeführte und von der EVG begrüßte „Strategische Umweltprüfung“, in deren Rahmen die Ermittlung der Wirkung von Varianten des Gesamtplans vorgesehen ist, recht wenig, da ein grundsätzliches Zielsystem weiterhin fehlt und die Wechselwirkungen zwischen den politischen Teildisziplinen weiterhin keine Berücksichtigung finden. Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen und deren Finanzierung werden nach Auffassung der EVG nicht ausreichen, um den Herausforderung, wie sie mit den Ergebnissen der Verkehrsprognose des Bundes formuliert wurden, geeignet und vor allen Dingen ökologisch sinnvoll begegnen zu können.

Die EVG fordert aus den genannten Gründen eine Abkehr von der Einzelbetrachtung, wie sie in besonderem Maße mit der Bundesverkehrswegeplanung zum Ausdruck gebracht wird. Nur im Rahmen einer Gesamtanalyse und -bewertung, so etwa im Rahmen eines „Masterplans Verkehr“, können, ganz im Gegensatz zur gewählten Methodik der Bundesverkehrswegeplanung, ordnungs- und steuerpolitische Maßnahmen einerseits sowie die Infrastrukturplanung andererseits, und zwar im Rahmen eines Simultanansatzes unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen effizient und in jedem Falle kostengünstiger aufeinander abgestimmt werden. Gerade unter Berücksichtigung der besorgniserregenden Finanzierungslage im Bereich des Infrastrukturerhalts und Infrastrukturausbaus, die maßgeblich Ziele und Konzeption der neuen Bundesverkehrswegeplanung bestimmt, verbietet sich das heute noch praktizierte suboptimale Vorgehen.

Dass Ordnungs- und Steuerpolitik in einem unauflösbaren Verhältnis zur Infrastrukturpolitik stehen, zeigt ein weiterer Themenbereich: Nämlich die Frage nach einer auskömmlichen Ausstattung der Infrastruktur mit öffentlichen Mitteln. Wie keiner seiner Vorgänger stand der BVWP 2030 schon in der Konzeptionsphase unter dem Vorbehalt der andauernden und sich sehr wahrscheinlich verschärfenden haushaltspolitischen Engpasslage, die zu einem hohen Überhang an Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs geführt hat. Insbesondere der Schienenverkehr hat unter dieser Entwicklung gelitten und bleibt deutlich stärker als etwa der Straßenverkehr hinter den Zielgrößen des Jahres 2003 zurück. Zur

Verbreiterung der finanziellen Basis für den deutschen Infrastrukturausbau und insbesondere zur Auflösung des Investitionsstaus im Schienenverkehr fordert die EVG in einem ersten Schritt für eine Verkehrswende erneut die Ausweitung der Lkw-Maut auf leichtere Fahrzeuge, auf weitere Straßenkategorien und auf den Fernbusverkehr sowie die Anlastung der externen Kosten.

Abschließend noch ein Wort zur Infrastruktur Nichtbundeseigener Bahnen. Angesichts der hohen Wechselwirkungen zwischen Teilen eines Infrastrukturnetzes, die nun auch im Rahmen der neuen Bundesverkehrswegeplanung Berücksichtigung bei der Bewertung der zur Auswahl stehenden Infrastrukturmaßnahmen finden sollen, erweist sich im Bereich der Schieneninfrastruktur die Eigentümerfrage als ein einer hinreichend effizienten Planung entgegenstehendes Element. Die Fokussierung der Infrastrukturplanung nahezu ausschließlich auf Verkehrswege im Eigentum (von Gesellschaften) des Bundes wird den Forderungen nach einer effizienten und ökologisch sinnvollen Infrastrukturplanung nicht mehr gerecht. Die EVG fordert aus diesem Grund eine Ausweitung der Bundesverkehrswegeplanung auch auf Schienenwege und Schienewegenetze Nichtbundeseigener Eisenbahnen, die im Zuge der erwarteten verkehrlichen Entwicklung und unter Berücksichtigung der Ziele der Bundesverkehrswegeplanung von überregionaler Bedeutung sein können. Zudem wird der gegenwärtig für Infrastrukturmaßnahmen Nichtbundeseigener Eisenbahnen vorgesehene Betrag von 25 Mio. € jährlich aus Sicht der EVG als nicht ausreichend betrachtet.