

## **BUND-Schieneninvestitionskonzept 2011-2025**

### **Lehren aus „Stuttgart 21“ ziehen, vorrangig Güterverkehrsstrecken ausbauen, neue Beteiligungsverfahren einführen**

Stand: 1. Februar 2011

#### **0. Zusammenfassung**

##### **I. Überprüfung des „Bedarfsplans Schiene“ – ohne öffentliche Debatte?**

In der Bundesrepublik wird der Ausbau der Schienenwege des Bundes per Gesetz vom Bundestag in Bedarfsplänen festgelegt. Die Pläne gelten für 15 Jahre. Die letzten Bedarfspläne für die beiden Bereiche der Infrastruktur wurden 2004 vom Bundestag für den Zeitraum 2001 bis 2015 beschlossen.

Den Beratungen und Entscheidungen des Bundestages zu den Bedarfsplänen gehen umfangreiche Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (aktualisiert zuletzt 2003) voraus. Alle fünf Jahre muss dieser Bedarfsplan überprüft werden. Der Bundesrechnungshof hatte wegen der registrierten starken Kostensteigerungen bei Schienenprojekten des Bundes – unterstützt auch durch den Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages – vom Bundesverkehrsministerium verlangt, alle Schieneninvestitionsprojekte, mit deren Bau noch nicht begonnen wurde, auf ihre Wirtschaftlichkeit zu überprüfen. Der Bundesverkehrsminister hat dem Verkehrsausschuss am 11.11.2010 diesen Überprüfungsbericht vorgelegt einschließlich eines 800 Seiten starken Gutachtens mit Bewertungen für die einzelnen Projekte.

Eine Beschlussfassung des Bundestags ist im Zuge dieser Bedarfsplanüberprüfung nicht vorgesehen, obwohl im Bedarfsplan Maßnahmen im Umfang von 20 Milliarden Euro als „fest disponiert“ enthalten sind und neue Maßnahmen im Umfang von 25,8 Milliarden. Die Umsetzung dieser Projekte wird mit den heutigen Haushaltsansätzen 50 bis 60 Jahre dauern.

##### **I.1 Projektbewertungsverfahren: Wichtigstes Auswahlkriterium ist die Verlagerung auf die Schiene**

Dem Bundestag liegt seitdem der zusammenfassende Bericht des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS, AZ L 14/11142.3/2) über „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen“ sowie der 800 Seiten umfassende Abschlussbericht der Gutachter „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ der Beratergruppe Umwelt + Verkehr und Intraplan Consult vor, in dem 37 neue, noch nicht im Bau befindliche Projekte einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen wurden.

Anders als beim Bundesverkehrswegeplan 2003 mit seinen drei verschiedenen Szenarien – die unterschiedliche Kostenbelastungen der Verkehrsteilnehmer abbildeten – legten die Gutachter der Bedarfsplanüberprüfung nur ein Trendszenario zugrunde, das für das Zieljahr 2025 einen sehr niedrigen Ölpreis und weiter sinkende Pkw-Kosten (Total Costs of Ownership: minus 31% 2008 gegenüber 2003) zugrunde legte.

Nach Umlegung der künftigen Verkehrsmengen und -leistungen (Nachfrage) auf die verschiedenen Verkehrsträger und das Zielnetz 2025 (Infrastrukturangebot) wurden fünf Maßnahmenpakete für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken entwickelt, davon vier für den Seehafenhinterlandverkehr zu den Nordseehäfen und eines für die Relation Stuttgart – München.

Die 37 Projekte wurden dann einer Wirtschaftlichkeitsüberprüfung durch die Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. Die acht Nutzenkomponenten, die dann durch die Baukosten geteilt wurden, sind:

- Verlagerung vom Straßenverkehr auf den Schienenverkehr
- Betriebsführungs- und Vorhaltekosten
- Unterhalt/Instandhaltung
- Verkehrssicherheit
- Reisezeitnutzen (monetarisiert: Geschäftsreise 25,30 €/Std., Rest: 6,30 €/Std.)
- Räumliche Wirkungen
- Umweltwirkungen, insbes. CO<sub>2</sub>-Minderung (je Tonne CO<sub>2</sub> monetarisiert mit 70 €)
- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs (Verkehrszuwachs aufgrund neuer Kapazitäten bzw. Verbindungen)

Erreichte das Projekt einen Nutzen-Kosten-Koeffizienten von 1,0 oder mehr, galt es als bauwürdig und wurde in den Bedarfsplan aufgenommen. Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene stiftet dabei den größten Nutzen, weil sie sich zugleich positiv auf beiden anderen Nutzenkomponenten CO<sub>2</sub>-Minderung und Verkehrszuwachs auswirkt. Zwölf von 29 Projekten haben gemäß dieser in der Anwendung auf einzelne Projekte aber wenig transparenten Wirtschaftlichkeitsberechnung mit dem Faktor 1,0-1,5 die Schwelle zum Bedarf nur knapp überschritten.

#### I.2 Bewertungsergebnis: Investitionsbedarf 46 Milliarden Euro obwohl weniger als 10 Milliarden bis 2020 zur Verfügung stehen

Von den 37 überprüften neuen Maßnahmen wurde für 29 ein Nutzen-Kosten-Faktor von über 1,0 ermittelt. Diese 29 wurden in den Bedarf aufgenommen. Zu deren Realisierung sind laut Kostenschätzung auf Basis des Jahres 2008 25,6 Mrd. Euro erforderlich.

Zur Vollendung des Baus der bereits begonnenen Projekte (siehe Anlage 1) sind noch rund 20 Mrd. Euro erforderlich.

Jährlich stehen für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen ab 2011 im Bundeshaushalt 0,8 bis 0,9 Mrd. Euro zur Verfügung, also weniger als in den letzten Jahren. Inklusive Baukostenzuschüssen der Bahn könnte pro Jahr etwa eine Milliarde zur Verfügung stehen. Offiziell gilt der Bedarfsplan bis 2020.

#### I.3 Die Umsetzung der Projekte des „vordringlichen“ Bedarfs würde bis 2060 dauern

In den letzten zehn Jahren stiegen die Projektkosten jedes Jahr durchschnittlich um 3,3 Prozent. Rechnet man eine Kostensteigerung von 3 Prozent würde die Umsetzung dieses 50-Mrd.-Investitionspaketes nicht bis 2015 (offizielle Laufzeit des Bedarfsplans) und nicht bis 2020 (verlängerte Laufzeit laut BMVBS) dauern, sondern 40 Jahre, also bis 2050 dauern.

Und auch erst dann würden die prognostizierten – recht bescheidenen – CO<sub>2</sub>-Minderungseffekte von 0,5 % eintreten. Entsprechend nationaler und internationaler Klimaschutzziele wären bis dahin jedoch CO<sub>2</sub>-Minderungseffekte um mindestens 80 % erforderlich. Die Bahn in Deutschland würde hierzu keinen ausreichenden Beitrag leisten können.

#### I.4 Auswirkungen der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene

##### Keine substanzielle Verlagerung auf die Schiene

Ausschlaggebend für ein positives Wirtschaftlichkeitsergebnis ist die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Sie wirkt sich positiv auf mehrere Nutzenfaktoren aus (u. a. auf die Verkehrssicherheit, die CO<sub>2</sub>-Minderung, den induzierten Verkehr).

Personenverkehrsleistung in Milliarden Pkm (Personenkilometer)	1997	Marktanteil 1997 in %	2004	Marktanteil 2004 in %	2025	Marktanteil 2025 in %
MIV	833,4	81,3	887,1	81,3	1029,7	79,0
SPV	72,4	7,1	72,9	6,7	91,2	7,0
ÖSPV	83,2	8,1	82,8	7,6	78,7	6,0
Luft	35,8	3,5	48,4	4,4	103	7,9
SUMME	1024,9	100,0	1091,2	100	1302,6	100

Leistung Schienengüterverkehr in Milliarden tkm (Tonnenkilometer)	1997	Marktanteil 1997 in %	2004	Marktanteil 2004 in %	2025	Marktanteil 2025 in %
Schiene	72,8	16,7	91,9	16,8	151,9	16,2
Straßengüter-Fernverkehr	235,6	53,9	366,5	66,9	675,6	72,1
Binnenschiffe	62,2	14,2	63,7	11,6	80,2	8,6
Zwischensumme Fernverkehr	370,6		522,1		907,7	
Straßengüter-Nahverkehr	66,5	15,2	25,9	4,7	28,8	3,1
SUMME	437,1	100	548	100	936,5	100,0

Abschlussbericht S. 4-6 und 4-10

Die Prognose geht im Güterverkehr von einem Rückgang des Marktanteils des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2025 um 0,6 auf 16,2 % aus. Zwar steigt die Verkehrsleistung der Schiene deutlich an, aber der stärkere Anstieg des Straßenverkehrs verhindert das Wachstum des Schienenanteils.

Im Personenverkehr wird ein Wachstum des Marktanteils der Schiene um 0,3 % gegenüber 2004, aber ein Rückgang im Vergleich zu 1997 erwartet. Das absolute Wachstum soll im Straßenverkehr in diesem Zeitraum 16 %, bei der Schiene 25 % betragen. Die realen absoluten Zuwächse waren allerdings von 1997 bis 2004 in beiden Fällen bescheidener. Im Personenverkehr der Bahn lag es bei 0,7 %, bei der Straße bei 6 %. Ob dieser Zuwachs der Marktanteile der Bahn im Personenverkehr bis 2025 wirklich stattfinden wird, erscheint deshalb fraglich.

Im Übrigen geht auch die 2007 erstellte Verkehrsverflechtungsprognose 2025 (i. A. des BVMBS) von Marktanteilsverlusten der Bahn um 2 % sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr aus.

Zuwächse im Schienenverkehr gibt es im Regional- und Nahverkehr, nicht im Fernverkehr

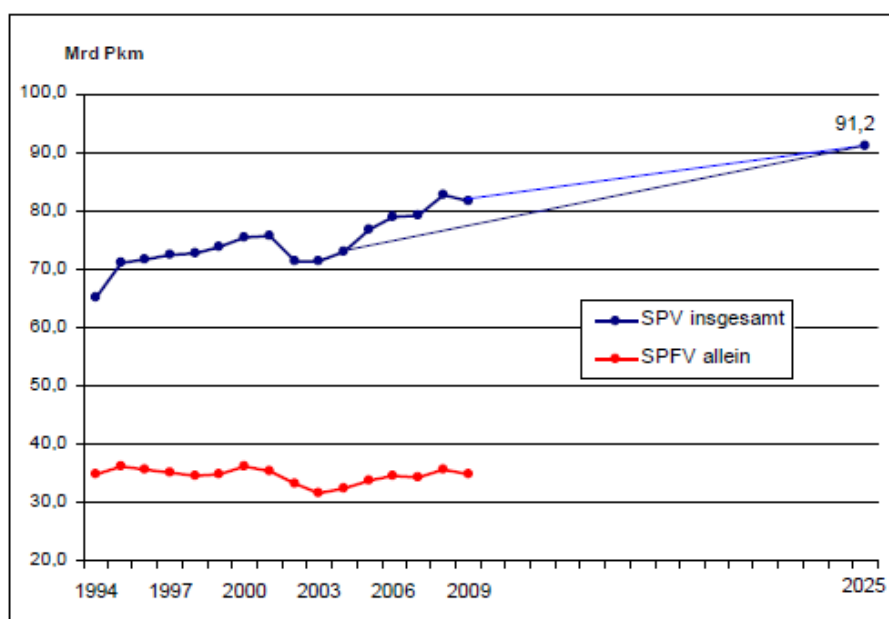


Abbildung 4.2-1: Entwicklung der territorialen Verkehrsleistungen Personenverkehr in Deutschland 1994 – 2025

Abschlussbericht „Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfsplans für Bundesschienenwege“, S. 4-7

Die Grafik zeigt die positiven Folgen der Bahnregionalisierung im Nahverkehr mit Zuwächsen um 30 %, während der Fernverkehr auf der Schiene seit der Bahnreform stagniert.

**Umwelt:** Nur 0,5 % CO<sub>2</sub>-Minderung bis 2050 durch die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene, obwohl mindestens minus 80 % im Verkehr gebraucht wird

Die CO<sub>2</sub>-Minderungseffekte durch die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene werden durch die Gutachter mit der Vermeidung von 1,3 Mrd. Lkw-km (was 2 % der Gesamtleistung entspricht) und von 1,5 Mrd. Pkw-km (was 0,2 %

der Gesamtleistung entspricht) begründet. Damit sollen insgesamt 700 000 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahre 2025 eingespart werden, was 0,5 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors entspricht.

## II. BUND-Alternativkonzept

Diese Analyse des Bedarfsplans Schiene, wie er in seiner überprüften Form am 11.11.2010 dem Verkehrsausschuss vorgelegt wurde, zeigt, dass dieser Bedarfsplan die eigenen Ziele und Kriterien für die Auswahl der Schienenprojekte nicht erfüllt. Dies betrifft insbesondere die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Dabei ist es sogar zweifelhaft, dass das Ziel einer CO<sub>2</sub>-Minderung durch die Schieneninvestitionen überhaupt erreicht wird. Laut Gutachteruntersuchung würde im Personenverkehr die Neubaustrecke Ulm – Wendlingen mit der Reduktion von 177 000 Tonnen CO<sub>2</sub> den größten Minderungsbeitrag leisten. Allerdings ist die Erreichung dieses Minderungsziels unwahrscheinlich, weil parallel zur Neubaustrecke auch die A 8 auf 6 bzw. 8 Streifen ausgebaut werden soll.

### II.1 Der BUND schlägt die Umsetzung der folgenden vier Prioritäten vor:

#### 1. Laufende und fest disponierte Maßnahmen: Priorität auf Maßnahmen, die rasch zusätzlich Kapazitäten insbesondere im Güterverkehr schaffen

Laut Investitionsbericht 2009 bindet die Umsetzung „laufender und fest disponierter“ (d.h. faktisch der im Bau befindlichen) Schienenprojekte des Bundes noch Investitionsmittel im Umfang von 20 Milliarden Euro. Davon binden allein die Prestigeprojekt der ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt und Erfurt – Leipzig/Halle über sieben Milliarden Euro.

Statt die bisherige Strategie des Baubeginns an möglichst vielen Projekten fortzusetzen, deren Umsetzung wegen knapper Finanzmittel dann über Jahrzehnte gestreckt wird, schlägt der BUND klare Prioritätensetzungen auf die Verwirklichung von Projekten vor, die mit relativ kosteneffizientem Mitteleinsatz die größten zusätzlichen Kapazitäten im Schienennetz schaffen und eine hohe Netzwirkung haben. Und zwar beim Schienengüterverkehr vor allem durch die Anbindung der Nordseehäfen, wodurch die Möglichkeit der Verlagerung von Containerverkehr auf die Schiene geschaffen wird. Die wichtigste Maßnahme mit bundesweiter Wirkung ist hier die Beendigung des Baus der Rheinstalstrecke ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel. Auch im Personenfernverkehr sollten Strecken ausgewählt werden, die zusätzliche Kapazitäten im Netz schaffen und so Beiträge zur Verlagerung des Autoverkehrs leisten (wie die Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt am Main).

In Anlage 1 sind die im Bau befindlichen Projekte aufgeführt mit den ab 2009 noch anfallenden Baukosten. Hier muss auch mit gutachterlicher Hilfe eine entsprechende Priorisierung und eine Konzentration der Baumittel entwickelt werden. Der Weiterbau des Prestigeprojekts Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig würde für sieben bis acht Jahre die Neu- und Baumittel blockieren.

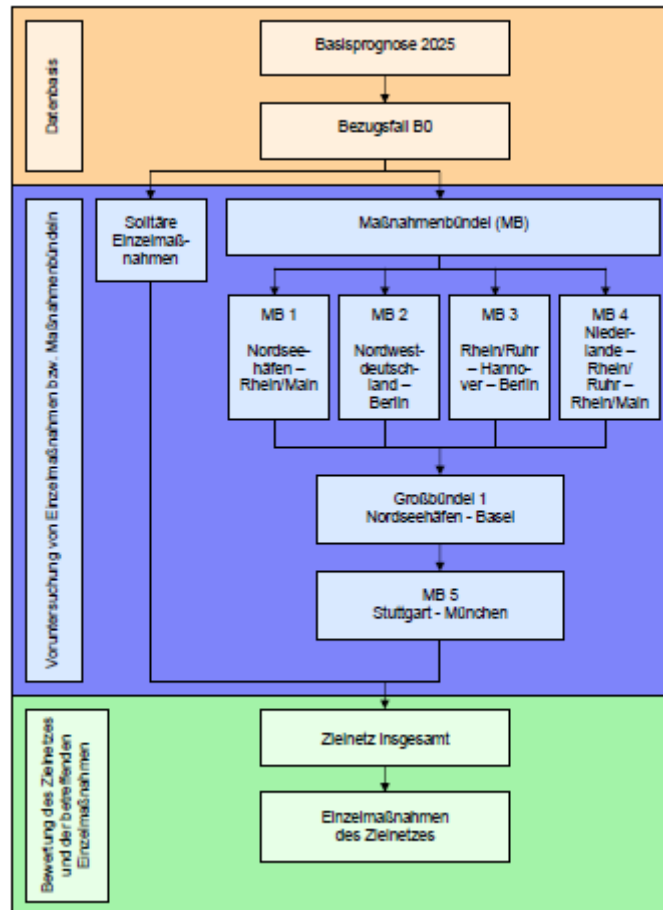
Die Tabelle mit den im Bau befindlichen Vorhaben zeigt, dass einschließlich der drei Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Personenfernverkehr NBS Nürnberg – Erfurt, Erfurt – Halle/Leipzig und Stuttgart – Augsburg ab 2009 noch Kosten für die Beendigung der begonnenen Projekte von 23 Milliarden Euro bzw. zieht man die o.g. Projekte ab von 14,6 Milliarden Euro anstehen (ab 2011: noch ca. 12 Milliarden).

#### 2. Neue Vorhaben auf den Schienengüterverkehr und den Seehafen–Hinterlandverkehr ausrichten, um die Kapazität des Güterverkehrs bis 2025 zu verdoppeln

In Bericht zur Bedarfsplanüberprüfung und dem umfassenden Gutachten der Beratergruppe Verkehr + Umwelt/Intraplan Consult für das Bundesverkehrsministerium wird ein starker Schwerpunkt auf Investitionen zur Anbindung der Nordseehäfen (Nordrange) gelegt, weil hier das stärkste Aufkommenswachstum stattfindet, das sich auf die ganze Bundesrepublik auswirkt. Z.B. stellte sich die Rheinstalstrecke Karlsruhe – Basel als besonderer Engpass auch für die Güterverkehrsströme der Nordseehäfen heraus. Mit der Verlagerung von Containerverkehren von der Straße auf die Schiene können erhebliche Umwelteffekte erzielt werden. Diese Neuorientierung ist sehr zu begrüßen.

Die Gutachter im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums definieren fünf Maßnahmenpakete für das künftige Zielnetz, von denen vier die Hinterlandbeziehungen für die großen Nordseehäfen (Hamburg, Bremerhaven, Jade-Weser-Port Wilhelmshaven sowie Rotterdam) betreffen (vgl. die folgende Grafik). Aus der Sicht des BUND sollte diesen Projekten für den Seehafen–Hinterlandverkehr die höchste Priorität eingeräumt werden. Hält man allerdings wie bisher am Bau der o.g. Prestigeprojekte fest, könnte man mit der Umsetzung der Seehafen–Hinterlandprojekte erst ab 2025 oder ab 2030 beginnen.

In **Anlage 2** werden die 29 Projekte aufgeführt, die von den BMVBS-Gutachtern für einen Kostenaufwand von 25,8 Milliarden Euro als neue Vorhaben für den künftigen Bedarfsplan vorgesehen werden (einschließlich ihrer jeweiligen projektbezogenen Investitionskosten). Die folgende Karte zeigt die Lage dieser 29 Projekte mit einem Wirtschaftlichkeitsergebnis über 1,0 im deutschen Schienennetz: Neun der insgesamt 38 überprüften Projekte wurden wegen eines Nutzen-/Kostenfaktors unter 1,0 nicht als Bedarf vorgeschlagen.

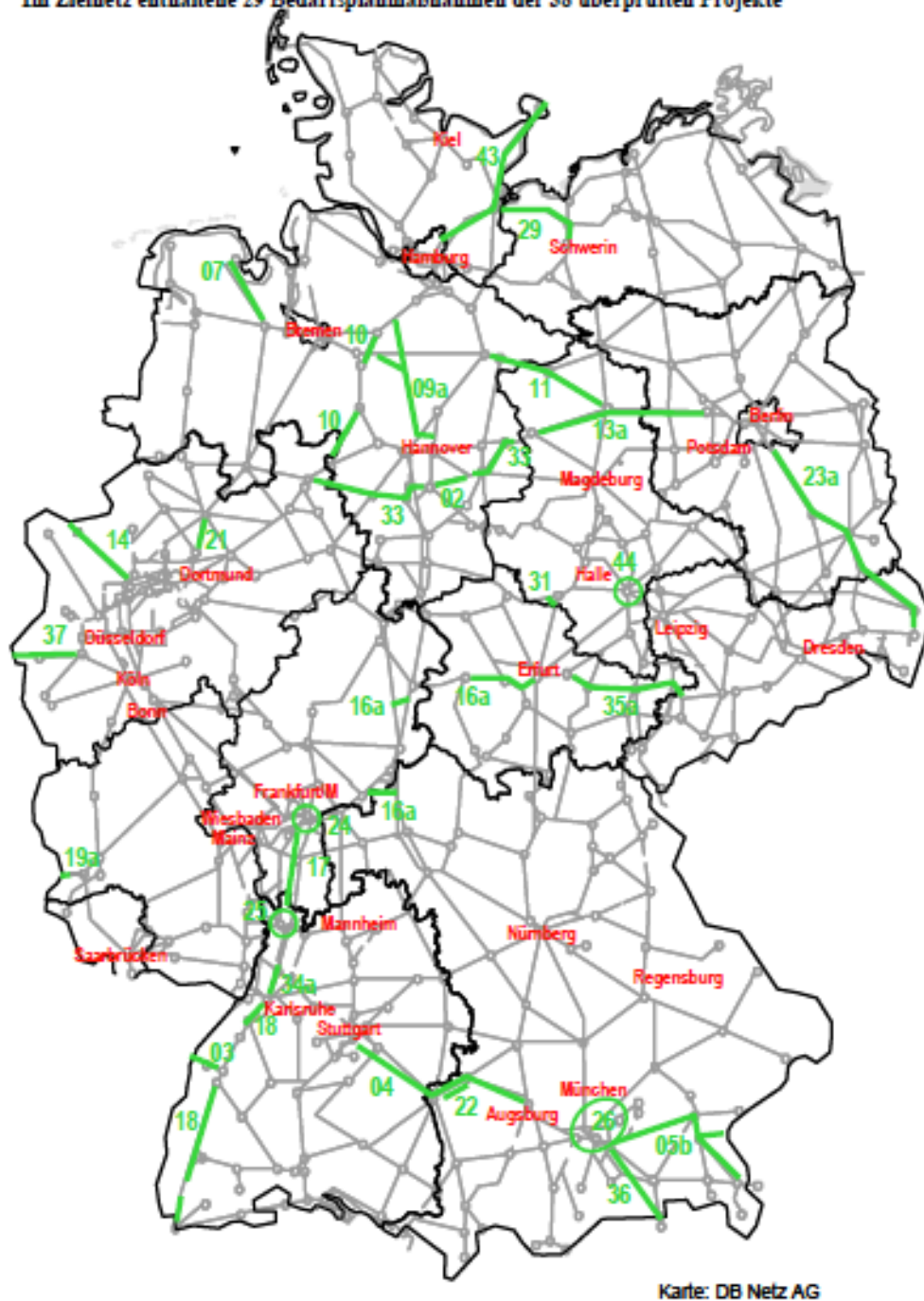


Vgl. Abschlussbericht „Überprüfung Bedarfsplan Schiene“ S. 2–4

Das von den Gutachtern vorgeschlagene Maßnahmenpaket enthält allerdings nicht das von der DB AG entwickelte „Wachstumsprogramm Schiene“ (vgl. Anlage 3), das für eine Investition von knapp zwei Milliarden Euro Neben-, und Ausweichstrecken für den Seehafen-Hinterlandverkehr ertüchtigt, Ausweichrouten für überlastete Strecken und Umfahrungsmöglichkeiten von großen Knoten anbietet, Zuglängen von 740 m ermöglicht sowie hohe Entlastungseffekte in den Nord-Süd-Korridoren ermöglicht. Dieses Programm sollte zusätzlich in den Bedarfsplan aufgenommen werden.

Eine Strategie zu gezielter Investition in die Korridore für den seit Jahrzehnten und auch künftig stark wachsenden Seehafen-Hinterlandverkehr entwickelt die Studie „Schienennetz 2025/2030 Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ von Michael Holzhey vom KCW GmbH, (i.A. des Umweltbundesamtes, Dessau 2010). Bis 2025 soll dadurch der Güterverkehr auf über 200 Mrd. Tonnenkilometer pro Jahr gesteigert werden. Die Kosten dafür werden auf 11 Milliarden Euro geschätzt. Das KCW-Gutachten umfasst weitere Korridore (vgl. Anlage 4) als das Bedarfsgutachten und zusätzlich Maßnahmen zur Mobilisierung von Kapazitätspotenzialen unterhalb des Neu- und Ausbaus.

Im Zielnetz enthaltene 29 Bedarfsplanmaßnahmen der 38 überprüften Projekte



BMVBS: Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen v. 11.11.2010, Anlage 5

### 3. Großvorhaben neu diskutieren und umplanen

Prestigeprojekte müssen auf den Prüfstand gestellt werden. Dazu gehören Stuttgart 21 in Verbindung mit der Neubaustrecke Ulm – Wendlingen (Kosten ca. 10 Milliarden Euro, davon mindestens fünf Milliarden Bundesmittel), die ICE-Strecken Nürnberg – Erfurt und Erfurt Halle/Leipzig (noch anfallende Kosten: 7 Milliarden Euro) und die „Y-Trasse“ Bremen/Hamburg – Hannover (Kosten von etwa 3 Milliarden Euro, aktuelle Kostenschätzungen der Bahn liegen nicht vor).

Das Projekt Stuttgart 21 ist zu streichen, weil es die Kapazitäten des Regional- und Nahverkehrs eher einschränkt statt, wie notwendig, zu steigern und durch das Alternativkonzept K 21 zu ersetzen. Für die NBS Ulm – Wendlingen

wurde ein hohes Potenzial zur CO<sub>2</sub>-Reduktion ermittelt (177.000 Tonnen wurden von der DB AG während der Schlichtungsverhandlungen in Stuttgart genannt). Das erscheint aber äußerst fragwürdig, wenn parallel die A 8 ausgebaut und mit dem Anschluss des Flughafens Stuttgart-Filderstadt das Luftverkehrsaufkommen und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs erhöht werden soll. Die Baukosten dieses NBS-Projekts werden vom KCW-Gutachten auf mindestens vier Milliarden Euro (vgl. das KCW-Gutachten) also 1,1 Milliarden höher geschätzt als in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung i.A. des BMVBS.

Keines der genannten Großprojekte bringt entweder keine oder keine ausreichende Verbesserung für den Schienen-güterverkehr. Das gilt auch nach der Umplanung der Y-Trasse im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung.

Ebenfalls auf den Prüfstand muss das Großprojekt Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ). Die für eine Verbesserung des Schienenverkehrs nötigen Investitionen in Deutschland belaufen sich auf einen deutlich höheren Betrag als die bis eingeplanten 0,8 Milliarden Euro.

Der Bau bzw. die Planung der Großprojekte ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt und Erfurt – Leipzig/Halle, die NBS Ulm – Wendlingen, die „Y-Trasse“ sowie die deutschen Projekten zur Anbindung an die Fehmarnbrücke sollte gestoppt und die Projekte auf den Prüfstand gestellt werden, ob sie – entsprechend der o.g. Nutzenkriterien – einen ausreichenden Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zur CO<sub>2</sub>-Minderung bis 2025 leisten. Ggf. sollten grundlegende Umplanungen vorgenommen werden.

#### **4. Infrastruktur bauen alleine reicht nicht: Bessere Vertaktung mit dem Nahverkehr planen und organisatorische Lösungen einsetzen**

Bisher geht es in den Bedarfsplänen und den Investitionsprogrammen für die Bundesschienenwege nur um den Ausbau der Infrastruktur. Neben dem Ausbau von Strecken wird mittlerweile auch deutlich mehr in den Ausbau der Knoten investiert (siehe Anlage 1 und 2). Allerdings ist die Vertaktung mit dem Nah- und Regionalverkehr, das Denken in Reiseketten von Haus zu Haus und die Nutzung von Synergieeffekten bisher noch kein Gegenstand der Bedarfspläne. Die Grafik oben zeigt, dass die bisherigen Milliardeninvestitionen in Hochgeschwindigkeitsstrecken des Personenfernverkehrs seit 1994 nicht zu einer Steigerung der Verkehrsleistungen im Personenverkehr – gemessen in Personenkilometern – geführt haben, im Gegensatz zum Nahverkehr. Im Nahverkehr werden zudem viel mehr Menschen transportiert als im Fernverkehr – mit steigender Tendenz.

Das Projekt Stuttgart 21 steht deshalb als Symbol für diese falsche Investitionsstrategie, die sowohl verkehrspolitisch wie auch umweltpolitisch erfolglos ist. Durch Stuttgart 21 würde die Zahl der Bahnsteige halbiert und die Vertaktung mit dem Nahverkehr erschwert. Dem Nahverkehr und dem Schienenerhalt würden Finanzierungsmittel in erheblichem Umfang entzogen. Nach 15 Jahren Projektplanung soll, so der Schlichterspruch von Heiner Geißler, erst ein künftiger Stresstest beweisen, dass der neue Bahnhof die gleiche Kapazität wie der alte Kopfbahnhof haben wird.

Eine zukunftsfähige Planungsstrategie sollte sich somit nicht primär auf die Steigerung von Kapazitäten auf Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Personenverkehr konzentrieren. Zumal die geschaffenen Kapazitäten – vgl. die Neubaustrecke Köln – Frankfurt/Main – zwar bei der Nutzen-/Kostenanalyse eingerechnet aber nach Streckeneröffnung nicht einmal zur Hälfte erbracht werden. Künftig sollten die Reisezeitgewinne der Nutzer, die von den Umsteigebeziehungen abhängen, realistisch abgebildet und integrale Taktfahrpläne an den Knoten mit dem Fernverkehr angestrebt werden.

Es sollte daher sichergestellt werden, dass der zu 100 Prozent im Staatsbesitz befindliche Konzern Deutsche Bahn das Betriebsprogramm auch fährt, das den Investitionsentscheidungen zugrunde gelegt wurde (z. B. sollten auf der Schnellstrecke Köln – Frankfurt/Main sechs Zugpaare pro Stunde fahren).

Die Hochgeschwindigkeitsstrecken sollten ursprünglich dazu dienen, Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern. Obwohl die Flughäfen Frankfurt/Main, Köln/Bonn und Düsseldorf direkte Anschlüsse an den Fernverkehr der Bahn bekamen, wurden diese bisher nicht gezielt genutzt, um Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dazu bedarf es entsprechender organisatorischer Lösungen, insbesondere der Behandlung von Fahrgästen der Bahn auf Zu- oder Abbringerzügen wie die Fluggäste auf innerdeutschen oder europäischen Flügen (sog. Code share).

Bisher fehlt, obwohl hohe Milliardenbeträge ausgegeben werden, jegliche ex-post-Kontrolle der Erreichung der Investitionsziele.



## II.2 Das Finanzierungsdebakel beenden: Ein neues Finanzierungskonzept für ein effizientes Schienennetz ist nötig

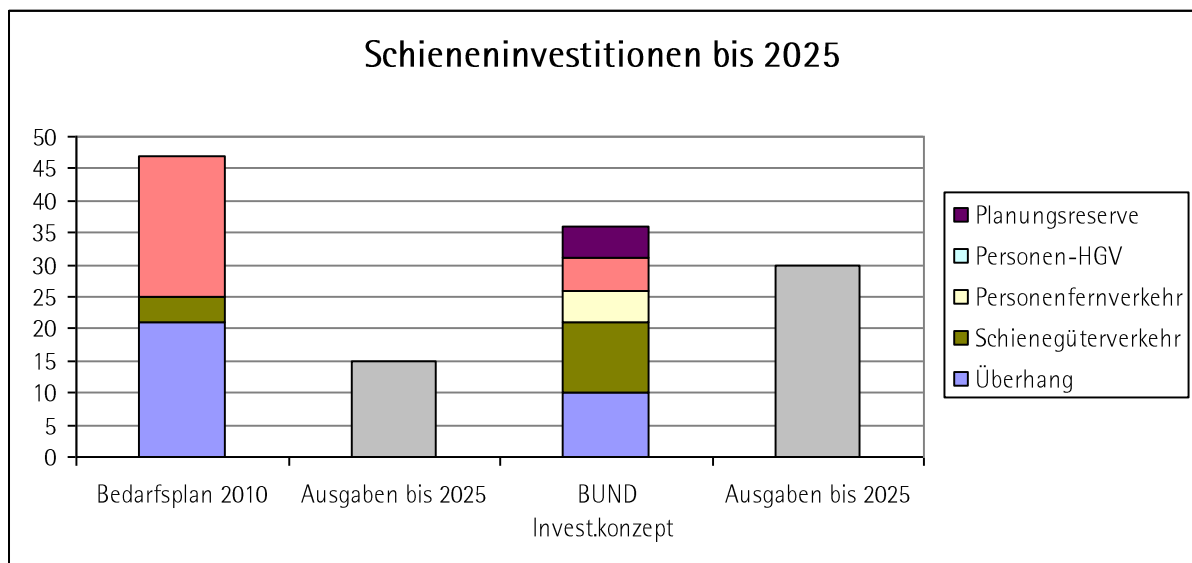
Bisher gibt es keine Abstimmung zwischen der Investitions- und der Finanzplanung bei den Schieneninvestitionen. Der Bedarfsplan soll bis 2020 umgesetzt werden. In Wirklichkeit würde eine vollständige Umsetzung der im Bau befindlichen und der im gerade überprüften Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen bis 2050 dauern.

An einer Neuausrichtung und einer Prioritätensetzung auf die für die Kundengewinnung und Reduktion von CO<sub>2</sub> wirksamsten Projekte kommt die Politik deshalb nicht vorbei. Die Verkehrspolitiker sind dazu nicht in der Lage. Deshalb müssen die Haushaltspolitiker künftig viel früher als bisher in die Planung einbezogen und einen realistischen Finanzrahmen für die Projekte setzen. Der in Kapitel III entwickelte Vorschlag sieht deshalb eine Entscheidung der Bundesregierung (!) über alternative Investitionsszenarien vor.

Der BUND schlägt vor, aus den im Bau befindlichen Projekten sowie den Bedarfsprojekten (einschließlich „Wachstumsprogramm Schiene“ der DB AG) die Projekte auszuwählen, die für den Güterverkehr sowie in ihrer bundesweiten Netzwirkung am effektivsten sind. Diese Projekte sollen 30 Milliarden Euro umfassen und als Vorrangnetz in den nächsten 15 Jahren ausgebaut werden.

Diese Auswahl und Konzentration ist die Voraussetzung dafür, die Investitionsmittel zu erhöhen. Das würde eine Verdoppelung der Investitionen für den Aus- und Neubau der Schiene im Bundeshaushalt bedeuten (d. h. zusätzlich eine Milliarde Euro pro Jahr). Im „Sparpaket“ hat die Bundesregierung beschlossen, dass die DB AG zusätzlich 500 Millionen Euro an den Bundeshaushalt abführen muss. Die DB AG kalkuliert mit Gewinnen von 1,7 Milliarden Euro für 2011, 2,2 Milliarden Euro für 2012 (laut „Der Tagesspiegel“ vom 10.1.2011). 2010 gab die DB AG knapp drei Milliarden Euro für den Kauf von „Arriva“ aus.

Eine klare Prioritätensetzung im hier vorgetragenen Sinne vorausgesetzt, handelt es sich bei diesem 30-Milliardenprogramm um Zukunftsinvestitionen im wahrsten Sinne des Wortes.



## II.3 Umwelteffekte einer optimierten Investitionsstrategie: minus 5% CO<sub>2</sub> in 15 Jahren ist möglich

Überschlägig geschätzt würde dieses Programm über die Verdoppelung der Güterverkehrsanteile der Bahn zu einer CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehr von 3,5 bis 4 % führen (Anteil des Schienenverkehrs heute: 16%; Emissionen des Güterverkehrs ca. 25 Millionen Tonnen pro Jahr mit steigender Tendenz bei abnehmenden Emissionen des Pkw-Verkehrs in Deutschland).

Ergänzt werden muss dieses Planungsziel durch eine neue Strategie im Personenverkehr, die für den Fall der Umsetzung eines Projekts wie der Strecke Ulm – Wendlingen klare Prioritäten setzt durch den Verzicht auf den parallelen Ausbau der A 8 und die die Vertaktung mit dem Nahverkehr wesentlich und besser integriert als bisher und so zusätzlich 2% CO<sub>2</sub>-Minderung erreicht.



Diese Effekte sind allein auf die Bahninvestitionen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten sowie die dadurch bewirkte Verkehrsverlagerung auf die Schiene bezogen. Andere Maßnahmen wie die Steigerung der Energieeffizienz der Bahn, die Steigerung der Anteile regenerativer Energien, den Anstieg der Pkw-Kosten etc. wurden hier nicht einbezogen.

### **III. Neue Formen der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung: Vorschläge zur Verbesserung von Transparenz und Legitimation von Verkehrswegeinvestitionen des Bundes**

Die Schlichtungsgespräche zu Stuttgart 21 haben gezeigt, dass mehr für die Legitimation, Transparenz und Akzeptanz von großen Projekten getan werden muss. Das betrifft auch die gesamte Bedarfsplanung auf Bundesebene, wo bei den Schienen- und für die Straßeninvestitionsplänen massive Legitimationsdefizite gibt, obwohl der Bundestag formell korrekt die Ausbaugesetze bzw. Bedarfspläne als Gesetz verabschiedet.

Ziel muss die Herstellung völliger Transparenz über die Planungsziele sowie über mögliche alternative Investitionskonzepte oder Projekte sein. Hier kommt es auf der Bundesebene auf das vorgesetzte Verfahren an. Schon in dieser frühen Phase sollten umfassende Anhörungen und der Dialog mit Betroffenen und Bürgern zu den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Aspekten von Großvorhaben müssen erfolgen, also sehr viel früher als bisher.

Im Folgenden gehen wir von der heutigen Situation aus, nämlich der aktuell verhandelten Überprüfung der Bedarfspläne und nicht von der Situation der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans aus.

Eine Anpassung des „Bedarfsplans Schiene“ per Gesetz ist nötig

Bundesverkehrsminister Ramsauer möchte die Überprüfung des „Bedarfsplan Schiene“ nur auf der Verwaltungsebene abhandeln und auf eine gesetzliche Anpassung verzichten.

*Der BUND schlägt ein 3-Stufen-Modell bei der Planung von Verkehrsnetzen und von Großvorhaben vor:*

#### **1. Frühzeitiges Planungsstadium / Verkehrsträger übergreifende Gesamtplanung:**

In diesem frühzeitigen, noch nicht projektbezogenen Planungsstadium sollten auf der Ebene von integrierten Gesamtplanungskonzeptionen grundsätzliche, ergebnisoffene Diskussionen (z.B. im Parlament mit Beteiligung von Verbänden, von Betroffenen und der Öffentlichkeit) über folgende Aspekte geführt werden:

a) Strategische Planungsebene: Grundsätzliche Festlegung der Ziele der Planung, was soll erreicht werden: z. B. Umweltqualitätsziele, Verlagerung Güterverkehr auf die Schiene, Verbesserung des regionalen ÖPNV, Stadtentwicklungsqualitäten etc., wobei die Ziele möglichst auch quantifiziert werden sollten. Erörterung, wie die definierten Ziele erreicht werden können und welche Kriterien bei der Auswahl von Projekten erfüllt sein müssen (z.B. Kosteneffizienz, Umwelt- und Klimaschutzwirkungen, Kosten-Nutzen-Optimum etc.)

b) Alternativenprüfung – Beauftragung zur Prüfung konkreter Netz- oder Projektvarianten: Bei Netzplanungen sollten alternative Investitionsszenarien entwickelt werden mit verschiedenen Zielnetzen und mit Abschätzungen von deren verkehrlichen und umweltbezogenen Wirkungen. Das sollte bei Großprojekten geschehen, zu denen es konzeptionelle oder projektbezogene Alternativen z.B. Neu- und Ausbauvarianten gibt. Diese Überprüfung muss öffentlich stattfinden, verständlich und nachprüfbar sein (z.B. mit Hilfe von Stresstests, projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. mindestens Risikoabschätzung, ...).

Die seit Sommer 2004 EU-weit vorgeschriebenen – bei Verkehrswegeplanungen in Deutschland bisher aber noch nie zur Anwendung gekommenen – Strategischen Umweltprüfungen (SUP) beziehen sich sowohl auf die Ebene des Gesamtplans als auch auf die einzelnen Projekte. Verlangt wird die Prüfung aller „vernünftigen Alternativen“. Die Ergebnisse müssen dann in einem Bericht an das Parlament dargelegt werden. Wörtlich heißt es in der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme vom 27. Juni 2001, es müsse „ein Umweltbericht erstellt werden, der die in dieser Richtlinie vorgesehenen einschlägigen Angaben enthält und in dem die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen aus der Durchführung des Plans oder Programms und vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet werden.“

Im Rahmen dieser Strategischen Umweltprüfung muss auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Beteiligungen an der Bundesgesetzgebung werden bisher in Form von Anhörungen von Bundestagsausschüssen

durchgeführt. Sie sind in aller Regel völlig folgenlos und haben eher den Charakter eines öffentlichen Schaulaufens, das die Öffentlichkeit allerdings überhaupt nicht interessiert. Jede Fraktion lädt „ihre“ Gutachter ein, stellt ihre Themen und Fragen zur Diskussion und die die Regierung tragenden Mehrheitsfraktionen bleiben bei ihren vorgefertigten Meinungen und Entscheidungen. Zumal letztere ja durch ihre eingeladenen Experten und ihre Verbandsvertreter auf ihre Fragen hin voll bestätigt wurden.

In der Schweiz gibt es, auch aber nicht nur erzwungen durch die direkte Demokratie, eine wesentlich verbesserte Form eines parlamentarischen **Anhörungsverfahrens** bzw. **Vernehmlassungsverfahrens**.

Einer umfassenden schriftlichen Anhörung aller interessierten Kreise folgt eine intensive Auseinandersetzung der Bundesregierung (Bundesrat) mit den vorgetragenen Argumenten. Diese werden in einem ausführlichen parlamentarischen Bericht diskutiert, abgewogen und beschieden. Der Bericht wird dann im Parlament (Nationalrat) diskutiert und darüber entschieden. Der Druck, sich ernsthaft mit den Argumenten der Stellungnahmen zu befassen, resultiert aus der Referendumsfähigkeit dieser Gruppen im Sinne der Stärke einer bestimmten Gruppierung oder der öffentlichen Überzeugungskraft ihrer Vorschläge und Argumente.

Blieben grundlegende Differenzen bestehen, könnten abhängig vom Planungsgegenstand geeignete diskursive Verfahren eingesetzt werden. In der Schweiz gibt es ein **Differenzbereinigungsverfahren**. Ebenfalls geeignet sein können **Mediation**, **Prozessmoderation**, **Bürgergutachten** u.a.m.

In Analogie zur Schweiz sollten auch in Deutschland Verfahren **direkter Demokratie** auf Bundesebene eingeführt werden, um eine wesentlich stärkere Berücksichtigung des Willens des Souveräns auch schon über die oben beschriebenen Anhörungsverfahren zu erreichen. Diese würden dann zu einer wirksamen Verbesserung von Transparenz und Legitimation politischer und auch schwieriger Entscheidungen beitragen. Richtig ausgestaltet stärkt die direkte Demokratie die repräsentative. Im Fall der Bedarfspläne erwiesen sich die Bundestagsabgeordneten und das Bundesverkehrsministerium seit Jahrzehnten wegen des verbreiteten regionalen Proporzdenkens sowie des partei- und verbändestaatlichen Einflüssen als unfähig, die notwendigen sachlichen und regionalen Prioritäten zu setzen. Zwischen Projektplanung und Finanzplanung gibt es noch nicht einmal eine rudimentäre Abstimmung sondern ein groteskes Missverhältnis, das gleichwohl den Bundeshaushalt auf 40 Jahre bindet. Dieser Konflikt könnte durch direkte Demokratie aufgelöst werden, vorausgesetzt es werden die grundlegenden Alternativen entsprechend aufbereitet. Allerdings könnte in der Bundesrepublik aufgrund der Vorgaben des Grundgesetzes (z. B. Unantastbarkeit der Grundrechte) und teilweise auch europarechtlicher Verpflichtungen, auch nach einer Grundgesetzänderung zur Einführung direkter Demokratie, weit weniger Gegenstände als in der Schweiz der direktdemokratischen Abstimmungen unterworfen werden.

## 2. Erste Projektplanungsphase: Abstimmung der räumlichen Nutzungen und Auswirkungen mit öffentlicher Erörterung

In der föderativen Aufgabenteilung wird diese Planungsstufe von den Länderverwaltungen „als eigene Angelegenheiten“ oder im Auftrag des Bundes bzw. im Falle von Schienenprojekten vom jeweiligen Vorhabensträger – z.B. der DB AG – durchgeführt. Die Planungs- und Beteiligungsverfahren sind durch Gesetze einheitlich geregelt. Durch mittlerweile fünf Gesetze zur so genannten Planungsvereinfachung oder Planungsbeschleunigung wurden seit Anfang der 90er Jahre zunächst in den neuen Bundesländern, dann im ganzen Bundesgebiet die rechtliche Stellung der Umweltverbände und die praktischen Mitwirkungsmöglichkeiten schrittweise eingeschränkt oder erschwert.

Planerisch sollen die im ersten Schritt herausgearbeiteten Varianten einer weiter vertieften Planung unterzogen werden, mit dem Ziel, das Projekt mit der besten Bilanz (Umwelt, Klima, Kosten etc.) zu ermitteln, und zwar jetzt konkret bezogen auf die betroffenen räumlichen Nutzungen und unter Einbeziehung der betroffenen Behörden.

Das **Raumordnungsverfahren** bietet für diese Entscheidungen den angemessenen Rahmen. Bei Verkehrsprojekten muss in diesem Planungsschritt die Linienführung festgelegt werden (sog. Linienbestimmung). Diese Entscheidung erfolgt bisher nur behördenintern und hat keine Außenwirkungen. Leider ist das Raumordnungsverfahren nicht mehr obligatorisch sondern seine Durchführung wurde durch die Planungsbeschleunigungsgesetzgebung in das Ermessen der Behörden gestellt. Weil die Planung in dieser Phase noch so stark verfestigt ist wie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren und hier noch Fehlentscheidungen verhindert werden können, sollte das Raumordnungsverfahren genutzt werden, für einen öffentlichen Erörterungstermin mit den Betroffenen und der interessierten Öffentlichkeit. Hier ist eine gute Gelegenheit zur Anhörung der betroffenen Stakeholder, zu Abschätzung der Akzeptanz einer Planung oder Planungsvarianten zusammen mit den Trägern öffentlicher Belange (im Wesentlichen Behörden) sowie für eine positive Abstimmung und Koordination der Planung. In der heutigen Praxis dominiert das Verfahren der „negativen Koordination“ der Behörden: Jede Behörde prüft erst nach Vorliegen der Detailplanung, ob

seine eigenen Belange von der Planung betroffen sind. Sie kann dann aber keine Änderungen mehr anregen, die die Planung substantiell verbessern würden, sondern meist nur noch kompensatorische, reparierende, die Planung verteuern Maßnahmen.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wäre auch ein guter Platz für Strategische Umweltprüfungen (SUP), wenn noch grundlegend unterschiedliche Planungsvarianten anstehen, bei denen europarechtlich auch Öffentlichkeitsbeteiligungen vorgeschrieben sind. In diesem Falle sind öffentliche Konsultationsverfahren wie Anhörungs- oder Erörterungstermine europarechtlich vorgeschrieben.

Treten grundlegende Konflikte zutage, könnten diese z.B. mit Hilfe von Mediationsverfahren gelöst werden.

Bei einer solchen Ausgestaltung des Raumordnungsverfahrens könnte deren Beschlüsse auch eine höhere Verbindlichkeit beigemessen und auch eine Außenwirkung beigemessen werden. Die Entscheidungen würden dann auch ggf. bereits in dieser Phase richterlich überprüfbar, also weit bevor die Detailplanung und damit weitere Kosten anfallen.

### 3. Konkrete Projekt- und Umsetzungsplanung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden Projekte erst nach einem langen Vorlauf und der Anfertigung von aufwändigen Detailplanungen gegenüber den Betroffenen für verbindlich erklärt und erst dann vor Gericht anfechtbar, also auch richterlich überprüfbar.

Im Planfeststellungsverfahren sind Anhörungen Betroffener vorgeschrieben. Ob ein Erörterungstermin durchgeführt wird, liegt aufgrund der Planungsbeschleunigungsgesetze mittlerweile im Ermessen der Behörden. Ebenso wurde der Zugang zu offiziellen Dokumenten über Projekte erschwert (eine Zusendung von Unterlagen erfolgt meist nicht mehr. In der Regel ist nur „Einsichtnahme“ auf den Ämtern erlaubt). Der Erörterungstermin ist potenziell der Ort, wo eine direkte Sachdiskussion mit den Gutachtern und den Fachleuten der jeweiligen Behörden. Überwiegend sind die Verhandlungsführer der Anhörungsbehörden (meist VertreterInnen der Regierungspräsidien) nicht neutral sondern ergreifen – im Parteienstaat nicht verwunderlich – Partei für das in Rede stehende Vorhaben.

Auch von Seiten der Umweltverbände könnte dieser Erörterungstermin stärker für Diskussionen mit den ExpertInnen der anderen Seite genutzt werden. Weil diese Beteiligung spät bzw. zu spät erfolgt und weil die Verhandlungsführung überwiegend parteiisch ist, dominieren in diesen Erörterungsterminen selten diskursive sondern eher konfrontative Verhaltensweisen.

Die weit überwiegend ehrenamtlichen Vertreter der Umweltverbände stehen regelmäßig einer starken Überzahl von ExpertInnen der Vorhabensträger gegenüber. Hieraus ergibt sich eine starke Asymmetrie. Daher sollte der Vorschlag diskutiert werden, bei einem Planungskostenanteil bei Verkehrsprojekten von etwa 5%, für die VertreterInnen einer Alternativplanung 10% der Planungskosten für alternative Gutachten zur Verfügung zu stellen, das wären 0,5 % der Gesamtkosten.

Beim Eintreten neuer Erkenntnisse oder erheblicher Abweichungen (z.B. Kostenexplosionen) sollte es möglich sein, dass Projekt auch in einem späteren Stadium erneut auf den Prüfstand gestellt werden, das Volk neu abstimmen zu lassen oder das Projekt zu stoppen.

Bei allen Großprojekten muss eine Erfolgskontrolle durchgeführt werden: Wurden die Planungsziele erreicht? Sonst müssen zusätzliche Maßnahmen zur Zielerreichung durchgeführt oder die Gesamtplanung noch einmal überprüft werden.

#### Kontakt:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., BUND  
Dr. Werner Reh  
Leiter Verkehrspolitik  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

## Anhang 1: Fest disponierte Maßnahmen (Überhang)

Lfd. Nr.	Fest disponierte Projekte des Bedarfsplans für die Schienenwege (Überhang)	Gesamt-Invest. (Mio)	Ausgaben bis 2008	ab 2009 anstehende Ausgaben	BUND: zurückstellen	Planungsstand <sup>1</sup>
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro	14.777	14.634,39	142,61		T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund	1.072	577	495		T
3	ABS Hamburg-Büchen-Berlin	2.675	2.668	7		I
4	ABS Stelle-Lüneburg	272	4	268		P
5	ABS Berlin-Dresden	802	150	652		T
6	ABS Hannover-Lehrte	339	333	6		I
7	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (1. Baustufe)	139	0	139		P
8	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel	677	466	211		T
9	ABS/NBS Nürnberg-Erfurt	5.178	959	4.219	4.219	B
10	ABS/NBS Erfurt-Leipzig/Halle	2.733	971	1.762	1.762	T
11	ABS Leipzig-Dresden	1.451	817	634		T
12	ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Chemnitz	310	276	34		T
13	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden	1.706	1.000	706		T
14	ABS Berlin-Frankfurt (Oder) -Grenze D/PL (-Warschau)	539	314	225		T
15	ABS Köln-Aachen, inkl. S 13	952	822	130		T
16	ABS/NBS Hanau-Nantenbach	287	12	275		T
17	ABS Ludwigshafen-Saarbrücken, Kehl-Appenweier	675	330	345		T
18	ABS Mainz-Mannheim	221	183	38		T
19	ABS Fulda-Frankfurt am Main	342	225	117		T
20	ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg	2.806	339	2.467	2.467	T
21	ABS Augsburg-München	627	498	129		T
22	ABS München-Mühldorf-Freilassing	2.836	42	2.794		T
23	ABS/NBS Nürnberg-Ingolst.-München	3.623	3.300	323		T
24	ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (1. Baustufe)	103	0	103		T
25	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel	5.734	1.789	3.945		T
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Baustufe) a) Kombiniertes Verkehr	605	603	2		I
	b) Rangierbahnhöfe	199	173	26		T
27	Ausbau von Knoten Stufe a) Dresden, Erfurt, Leipzig/Halle	1.823	662	1.161		T
	Ausbau von Knoten Stufe b) Berlin incl. Flughafenanbindung	6.378	4.696	1.682		T
SUMME		59.881	17.513	23.037	8.448	

## Anhang 2: Projektliste Neue Vorhaben

Lfd. Nr.	Planfall Projektbezeichnung – Neue Vorhaben des Bedarfsplans mit NKV > 1,0	Invest-Kosten	NKV	SB*
1	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)	137	2,4	2,1
2	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	105	1,5	1,3
3	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg wenn Realisierung nach Mottgers-Spange (Nr. 11)	3.705	1,5 1,2	1,0
4	ABS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A einschl. Abzweig Tüßling – Burghausen (alle Baustufen)	1.057	1,2	1,1
5	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/ Langwedel – Uelzen	471	1,8	1,7
6	ABS/NBS Hamburg/ Bremen – Hannover	1.496	5,2	4,7
7	ABS Rotenburg – Minden	357	1,8	1,6
8	ABS Uelzen – Stendal	272	3,3	3,0
9	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)	293	2,0	1,8
10	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. Baustufe)	1.342	1,2	1,1
11	ABS/NBS Hanau – Würzburg/ Fulda – Erfurt (Mottgers Spange)	3.144	2,0	1,8
12	NBS Rhein/ Main – Rhein/ Neckar	2.183	1,2	1,1
13	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Baustufe)	3.138	2,9	2,7
14	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz	10	1,2	1,0
15	ABS Münster – Lünen (– Dortmund)	377	1,1	1,0
16	ABS Neu-Ulm – Augsburg	184	1,4	1,2
17	ABS Berlin – Görlitz	242	1,1	1,0
18	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten Frankfurt	911	1,2	1,0
19	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten Mannheim	160	3,5	3,0
20	Ausbau von Knoten (2. Stufe) – Knoten München	464	2,3	
21	ABS Lübeck – Schwerin	100	2,5	2,2
22	ABS Paderborn – Halle	212	2,3	2,1
23	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. Baustufe)	779	2,5	2,3
24	ABS Graben-Neudorf/ Heidelberg – Karlsruhe	543	1,4	1,3
25	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (2. Baustufe)	300	1,5	1,3
26	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A	2.630	1,2	1,0
27	("Eiserner Rhein") Historische Trasse Variante entlang A 52 (keine Kostenschätzung der DB AG)	150 480	3,5 1,1	3,2
28	ABS Hamburg – Öresundregion (Anbindung feste Fehmarnbeltquerung)	817	6,7	
29	Ausbau von Knoten (1. Stufe) – Knoten Halle	340	1,6	
SUMME		25769		

PF Planfall (in der Bedarfsplanüberprüfung gesamtwirtschaftlich untersuchte Maßnahme)

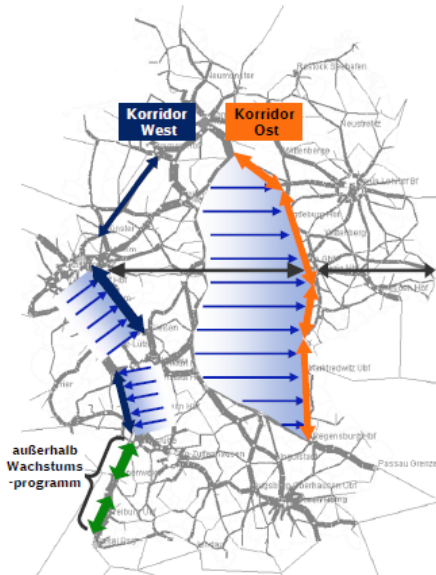
LV, NV, WB, IV Zuordnung im Bedarfsplan: Laufende Vorhaben, Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf, Internationale Vorhaben

SB\* Sensitivitätsbetrachtung: NKV-Ermittlung bei 15 % geringerer Personen- und Güterverkehrsnachfrage (gegenüber Progn.

## Anlage 3: Wachstumsprogramm Schiene der DB AG

## Auflegen eines Wachstumsprogramms notwendig, um nachfragegerecht Kapazität bis 2017 zur Verfügung zu stellen

### Wachstumsprogramm



#### Grundsätzlicher Ansatz

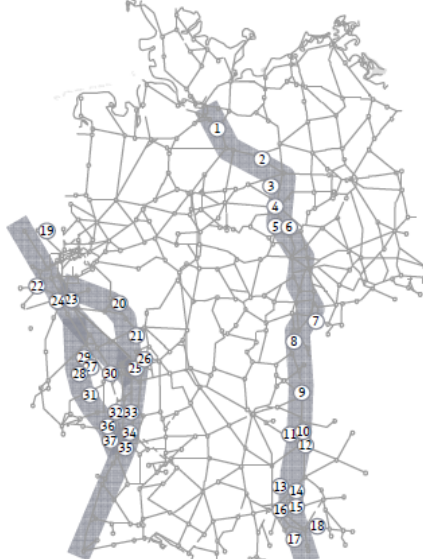
- **Beseitigung erwarteter Kapazitätsengpässe bis 2017**
- Nachfragegerechter Ausbau von Alternativrouten und Entlastung großer Knoten

#### Kernelemente

- **West-Korridor** ↔
  - Ruhr-Sieg muss Verkehr Bremen - Mannheim und Emmerich/Hagen - Würzburg aufnehmen
  - Alsenzbahn muss Abschnitt Bingen - Mainz entlasten
- **Ost-Korridor** ↔
  - Mehrverkehr Nord-Süd RI Passau/München über Ostachse lenken
  - Uelzen - Stendal 2-gleisig
  - Reichenbach - Hof - Regensburg elektrifizieren
- Verlängerung von **Überholungsgleisen** und **Wartegleisen** in Knotenbahnhöfen auf 750m
- **Knotenmaßnahmen** für Güter- und Personenverkehr zur Kapazitätssteigerung

## Die 37 Einzelmaßnahmen des Wachstumsprogramms verteilen sich relativ gleichmäßig auf den Ost- und Westkorridor

### Wachstumsprogramm – Örtliche Platzierung der Maßnahmen



#### Nr. Einzelmaßnahme

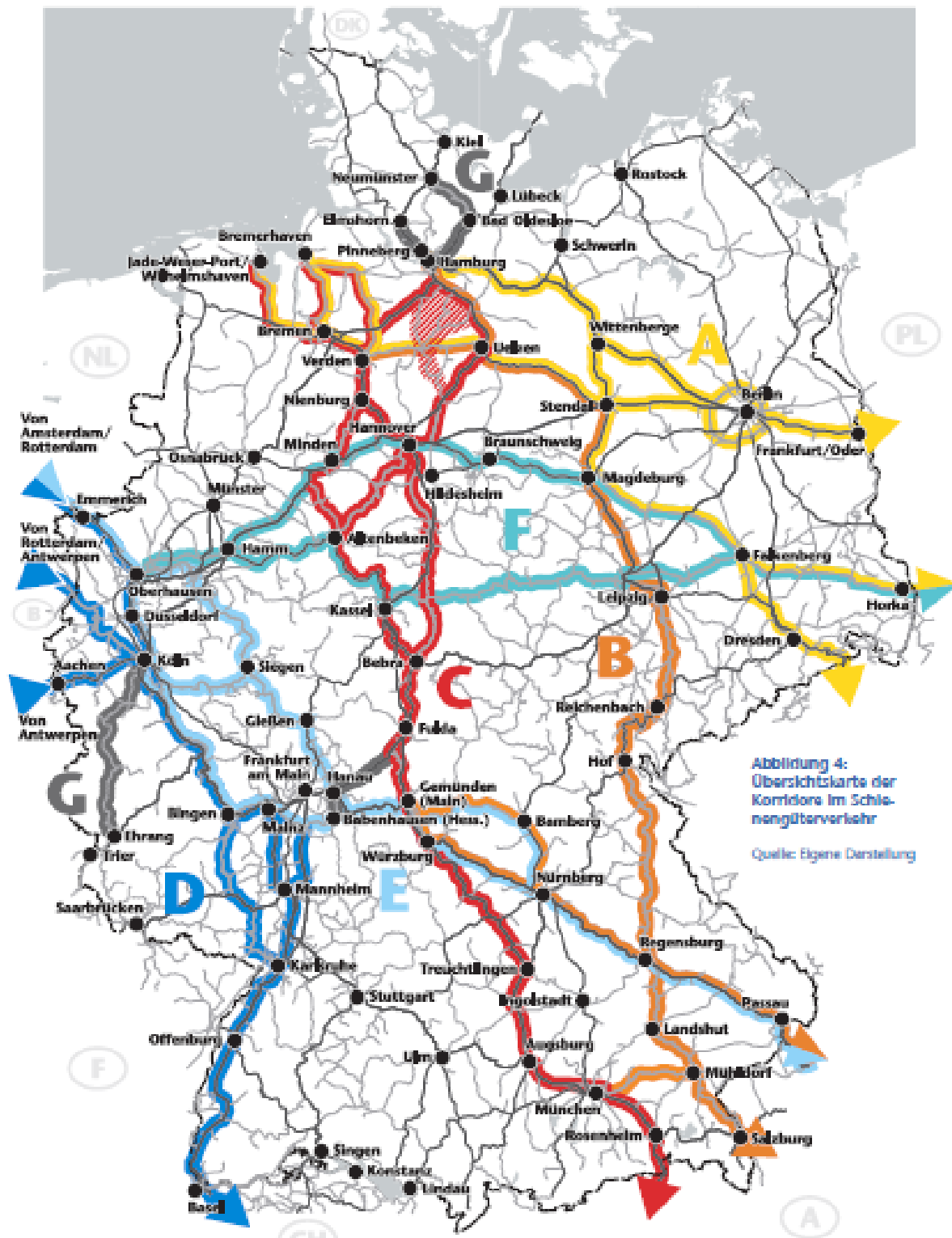
- 1 Lüneburg
- 2 ABS Uelzen - Stendal
- 3 Stendal - Glindenberg (Magdeburg)
- 4 Magdeburg
- 5 Calbe
- 6 Calbe
- 7 Werdau
- 8 ABS Nbg - Hof - Reichenbach
- 9 ABS Nbg - Hof - Reichenbach
- 10 Regensburg - Obertraubling
- 11 Undorf
- 12 Regensburg
- 13 München
- 14 ABS München - Mühldorf - Freilassing
- 15 ABS München - Mühldorf - Freilassing
- 16 München
- 17 Kiefersfelden - Rosenheim
- 18 Übersee
- 19 Emmerich - Oberhausen
- 20 Hagen - Gießen
- 21 Gießen Bergwald
- 22 Rheydt
- 23 Köln
- 24 Köln
- 25 Frankfurt am Main
- 26 Frankfurt am Main
- 27 Koblenz - Mainz
- 28 Koblenz - Mainz
- 29 Koblenz - Mainz
- 30 Mainz
- 31 Bingen - Hochspeyer
- 32 Ludwigshafen
- 33 Mannheim
- 34 Graben Neudorf
- 35 Karlsruhe
- 36 Neustadt (Weinstr.) - Wörth (Rhein)
- 37 Wörth

#### Abschnitt

- Verlängerung U-Gleise
- 2-gleisiger Ausbau
- Blockverdichtung
- Veränderung Gleise für LPW Magdeburg-Sudenburg
- Verlängerung U-Gleise (N-S)
- Verlängerung U-Gleise (S-N)
- Verlängerung U-Gleise
- Elektrifizierung Reichenbach - Hof
- Elektrifizierung Hof - Regensburg
- 3-gleisiger Ausbau
- Neubau seitentrichtiges U-Gleis
- Verlängerung U-Gleis Regensburg (Gl. 247)
- Neubau Vbk Feldmoching - Milbertshofen
- Neubau 1-gleisige Verbindungskurve Dagfing - Riem
- Eingleisige Verbindungskurve Trudering - Riem
- Geschwindigkeitserhöhung München Süd
- Blockverdichtung
- Verlängerung U-Gleise
- Anbindung Emmerich - Walsum
- Tunnelertüchtigung
- Verlängerung U-Gleis
- Neubau 1-gleisige Verbindungskurve
- Herstellung Paralleleinfahrt Köln Hof
- Kreuzungsbauwerk Gremberg
- Homburger Damm, Galluswarte
- Schrittweiser Ausbau Knoten Hanau
- Verlängerung U-Gleise Koblenz-Mosel (O-W)
- Verlängerung U-Gleise Koblenz - Mosel (W-O)
- Tunnelertüchtigung
- Veränderung Gleise für LPW Mz-Bischhofshelm
- Elektrifizierung Alsenzbahn
- Verlängerung U-Gleise Ludwigshafen Tief
- 4-gleisiger Ausbau Mannheim - Friedrichsfeld - Heidelberg
- 4-gleisiger Ausbau
- Neubau 1-gleisige Verbindungskurve Karlsruhe West - Rastatt
- Elektrifizierung Neustadt - Wörth, 2-gleisiger Ausbau Winden - Wörth
- Verlängerung U-Gleise

Quelle: Präsentation DB AG, Potsdam 25.6.2010

Anlage 4: Auszubauende Korridore zur Verdoppelung der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs bis 2025



Quelle: KCW-Gutachten i.A. des Umweltbundesamtes, Dessau 2010