



**Deutscher Bundestag**  
**Ausschuss für Verkehr**  
**und digitale Infrastruktur**  
**Ausschussdrucksache**  
**18(15)390-A**  
Stellungnahme zur ÖA - 83. Sitzung  
am 07.11.2016

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses**  
**für Verkehr und digitale Infrastruktur**  
**am Montag, dem 7. November 2016**  
**zum BVWP 2030 und Schienenwegeausbau-Gesetz**

**Kommentierung des Bundesverkehrswegeplans 2030**  
**bzgl. Fragen der Organisation, Projektauswahl und Bewertung**

eingeladen durch Sabine Leidig (MdB),  
verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Bewertungsverfahren (Nutzen-Kosten-Untersuchung)	3
1.1 Allgemeine Korrekturen im Bewertungsverfahren	3
2. Einzelbewertungen von Bundesschienenprojekten	6
2.1 Kein Vordringlicher Bedarf ohne positive Bewertung	7
2.2 Aushöhlung der Sinnhaftigkeit der Bewertung	8
3. Flucht nach vorn basierend auf einer korrekten Bewertung	9
4. Fehlende Differenzierung von Projekten	11
5. Prozess der Bundesverkehrswegeplanung nach dem Vorbild von Windows 10	12
6. Wo sind die sinnvollen BVWP-Projekte?	14
Anlage: Zum Ansatz der Konsumentenrente in der Bundesverkehrswegeplanung	17
Quellenangaben	17



## Vorwort

Die VIAREGG-RÖSSLER GmbH beschäftigt sich seit ihrer Gründung im Jahr 1991 mit der Bundesverkehrswegeplanung und wurde schon Anfang der 1990er Jahre als Sachverständiger geladen. In den letzten Jahren hat sie mehrere Gutachten zu Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt und Bewertungen anderer Büros nachgerechnet, aber auch ein österreichisches Großprojekt (Semmering-Basistunnel) einer Bewertung nach dem Verfahren für den deutschen Bundesverkehrswegenplan unterzogen. Die VIAREGG-RÖSSLER GmbH ist außerdem bekannt für Vorschläge von Schienenverkehrsprojekten, basierend auf fundierten Fachkenntnissen bzgl. Streckentrassierung und Kapazitätsberechnungen von Eisenbahnstrecken.

# 1. Bewertungsverfahren (Nutzen-Kosten-Untersuchung)

## 1.1 Allgemeine Korrekturen im Bewertungsverfahren

Seit der Bedarfsplanüberprüfung von 2010 wurde das Verfahren der Nutzen-Kosten-Berechnung von Schienenverkehrsprojekten überarbeitet. Dabei wurden einige sinnvolle Korrekturen umgesetzt, die auf der Kritik der VIAREGG-RÖSSLER GmbH aus verschiedenen Studien beruhen. Schon im Jahr 2011 wurde von uns im Rahmen der Beschäftigung mit dem Projekt "Südliche Zulaufstrecke der festen Fehmarnbelt-Querung" darauf hingewiesen, dass in fast allen Bewertungen von Schienenprojekten des Bundesverkehrswegeplans ein schwerer Rechenfehler enthalten ist: So wurden die LKW-Betriebskosten mit 15,5 ct/tkm (Cent pro Tonnenkilometer) viel zu hoch angesetzt. Der Nutzen vieler (güterverkehrs-lastiger) Projekte beruhte zu 80% auf diesem zu hohen Kostenansatz. In 2014 wurden von der VIAREGG-RÖSSLER GmbH die tatsächlichen LKW-Betriebskosten ermittelt und mit 5,5 ct/tkm angegeben. Dieser Wert wurde in der neuen Bewertungsverfahren weitgehend übernommen (5,25 ct/tkm). Der Nutzen-Kosten-Wert vieler Projekte wurde dadurch halbiert.

Ebenfalls kritisiert wurden die "Regionalen Vorteile", die mit einem sehr fragwürdigen Rechenverfahren ermittelt wurden, das überhaupt keinen Bezug zur Realität hatte. Diese "regionalen Vorteile" wurden inzwischen ersatzlos gestrichen.

Es wurden weitere Punkte angepaßt, die zum Teil wieder einer positiven Bewertung förderlich waren, beispielsweise wurde der kalkulatorische Zinssatz von 3,0 auf 1,7% abgesenkt. Diese Änderungen sind überwiegend nachvollziehbar wissenschaftlich gerechtfertigt. Allerdings wurde ein



Bereich der Nutzenberechnung unnötig verkompliziert, ohne dass dies wirklich Auswirkungen auf die Bewertung gehabt hätte. Besser wäre es gewesen, wenn solche Änderungen nur bei großem wissenschaftlichen Konsens durchgeführt werden. Ein grundsätzliches Problem ist hierbei, dass die Bewertung von Verkehrswege-Investitionen traditionell fest in ingenieurtechnischer Hand liegen (beispielsweise Intraplan Consult GmbH oder TU Berlin Institut für Land- und Seeverkehr) und die eigentlichen Fachleute, nämlich die Wirtschaftswissenschaftler, meist übergangen werden.

Bei der Bedarfsplanüberprüfung von 2010 wurde im Personenverkehr der Reisezeitnutzen bewertet. Dieser entsteht bei den Fahrgästen, die heute schon den Zug wählen und unmittelbar von der Fahrzeitverkürzung profitieren. Dabei wird ein fiktiver Stundenlohn auf die eingesparte Fahrzeit angesetzt. Für die Personen, die vom PKW auf den Zug abwandern, wird die sog. "Rule of the Half" angewendet. Hierbei wird angenommen, dass die PKW-Verbindung vor Realisierung der Maßnahme schneller war als die Zugverbindung und nach Realisierung der Maßnahme die Zugverbindung schneller ist als die PKW-Verbindung. Die auf die Schiene wechselnden Verkehrsteilnehmer profitieren somit im Durchschnitt von der Hälfte der Fahrzeitverkürzung auf der Schiene.

Dieses einfache und eigentlich unumstrittene Bewertungsverfahren wurde im Berechnungsverfahren von 2016 nun wesentlich komplizierter. Es werden jetzt zum einen auch negative Reisezeitnutzen (Verlängerungen der Reisezeit) berücksichtigt und zum anderen wird eine sog. Konsumentenrente bzw. Produzentenrente angesetzt, was in der Bundesverkehrswegeplanung nun als "impliziter Nutzen" ausgewiesen wird. Die Berücksichtigung des impliziten Nutzens bei gleichzeitigem Ansatz von negativen Reisezeitverkürzungen führt kaum zu einer Änderung des Bewertungsergebnisses, da sich die beiden neuen Effekte gegenseitig ungefähr aufheben. Fachlich ist der neue Berechnungsansatz fragwürdig. Fachlich ist der neue Berechnungsansatz fraglich. Ein solcher pseudo-wissenschaftlicher Formel-Hokuspokus hat eigentlich in einer seriösen Bundesverkehrswegeplanung nichts verloren (siehe Anlage).

Ein offensichtlicher Fehler wurde aber weiterhin nicht korrigiert: So werden die Güterzug-Betriebskosten mit rund 1 ct/tkm viel zu niedrig angesetzt. Realistisch wären dagegen 2,7 ct/tkm, wobei diese Zahl aus Daten einer seriösen Quelle aus der Fachliteratur<sup>1</sup> ermittelt wurde.

Unter dem Strich stellt das neue Bewertungsverfahren trotzdem eine Verbesserung dar. Es stellt sich jedoch weiterhin die Frage, ob Einzelbewertungen korrekt durchgeführt wurden.

Weiterhin sehr undurchsichtig sind die Verkehrsprognosen im Schienengüterverkehr. Es ist äußerst zweifelhaft, ob eine Fahrzeitverkürzung im Schienengüterverkehr von wenigen Minuten überhaupt zu einer messbaren Veränderung der Schienengüterverkehrsnachfrage führt. Man sollte sich im Güterverkehr mehr auf die Engpaßbeseitigung konzentrieren und dafür eine einfache meßbare Größe für die Bewertung finden.



## 2. Einzelbewertungen von Bundesschienenprojekten

### Beispiel "ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)"

Es stellt sich die Frage, inwieweit die "Ermessensspielräume der Gutachter" für die Beeinflussung des Bewertungsergebnisses genutzt werden können bzw. genutzt werden. Ein Extrembeispiel:

Die VIAREGG-RÖSSLER GmbH hat 2011 und 2016 die Bewertung der südlichen Zulaufstrecke zur festen Fehmarnbeltquerung untersucht, in 2011 noch mit dem alten Bewertungsverfahren und in 2016 mit dem neuen, korrigierten Verfahren. Beim alten Verfahren wurde das Projekt mit einem Nutzen-Kosten-Wert (NK-Wert) von den Gutachtern des Bundesverkehrsministers mit 6,7 zum besten Projekt der gesamten Bedarfsplanüberprüfung. Mit dem neuen Verfahren kam nur noch ein Wert von 1,7 heraus. Dieser Unterschied um Faktor 4 ist nur zur Hälfte auf das geänderte Bewertungsverfahren zurückzuführen. Vielmehr wurden auch Eingangsparameter des Projektes (Verkehrsprognosen und sonstige Annahmen) deutlich korrigiert. D.h. vorher waren die Annahmen schlicht falsch bzw. unrealistisch. So waren die Investitionskosten zu niedrig angesetzt, die durchschnittliche Transportentfernung im Schienengüterverkehr lag mit 1447 km deutlich zu hoch, denn der europäische Durchschnitt liegt nur bei 300 km, so dass bezüglich der Fehmarnbelt-Zulaufstrecke allenfalls 500 bis 600 km angebracht wären. Von den Gutachtern wurden nun jedoch rund 800 km als durchschnittliche Transportweite ausgewiesen. Die verlagerbare Gütertransportmenge ist ebenfalls viel zu hoch, wenn man bedenkt, dass auch schon im Bezugsfall des Projektes (d.h. die Strecke wird nicht ausgebaut) der Fehmarnbelt-Tunnel als realisiert betrachtet wird und der Verkehr von der existierenden Jütland-Route verlagert wird und somit gar kein Kapazitätsengpaß vorherrscht. Mit anderen Worten: Der Nutzen wurde "an den Haaren herbeigezogen".

### Beispiel NBS Ingolstadt - Nürnberg

Zur Zeit der Planfeststellungsverfahren der ICE-Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt (Anfang der 90er Jahre) wurden 200 Güterzüge pro Tag prognostiziert und dieser Wert wurde für die Nutzen-Kosten-Untersuchung des damaligen Bundesverkehrswegeplans verwendet. Für diese Zahl von Güterzügen wurde die Strecke (beispielsweise hinsichtlich Lärmschutz, Bau von Überholbahnhöfen) konzipiert und genehmigt. Bis heute ist noch kein einziger Güterzug auf dieser Strecke gefahren, die DB AG hielt es bislang nicht einmal für sinnvoll, den Güterverkehr auf dieser Strecke beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen.



Ein ähnliches Drama scheint sich bei der Strecke Nürnberg - Erfurt zu wiederholen: Hier sind noch in der Bedarfsplanüberprüfung 2010 128 Güterzüge pro Tag vorgesehen, mit hoher Wahrscheinlichkeit wird hier ebenfalls kein einziger Güterzug verkehren. Solche Fehleinschätzungen müssen letztlich als verantwortungslose Verschwendung von Steuergeldern eingestuft werden.

## 2.1 Kein Vordringlicher Bedarf ohne positive Bewertung

Für die Neubaustrecke (**München - Grafing - Kiefersfelden**) liegt noch keine positive Bewertung vor. Doch ohne positive Bewertung (NK-Wert über 1,0) kann dieses Projekt nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden und wenn dies gemacht würde, wäre dies ein ungeheurerlicher Vorgang. Der wirkliche Grund, warum hier noch keine Bewertung vorliegt, liegt in der Tatsache, dass eine positive Bewertung für dieses Projekt bei seriöser Durchführung schlicht nicht möglich ist. Die VIAREGG-RÖSSLER GmbH hat im Jahr 2014 das Projekt aus der Bedarfsplanüberprüfung 2010 auf den Prüfstand gestellt, mit vernichtenden Ergebnissen.<sup>2</sup> Zwar soll diese Strecke eine Zulaufstrecke zum kostenintensiven Brenner-Basistunnel sein, doch werden nur geringe Mengen an Güterverkehr erwartet (insgesamt ca. 100 Güterzüge pro Tag) und bei der geplanten Streckenführung an Rosenheim vorbei ist die Strecke für die Mehrzahl der Personenzüge nicht nutzbar, nur alle 2 Stunden soll ein schneller Personenzug darauf verkehren. Gleichzeitig sind die Engpässe im Bereich München absehbar und es ist unsinnig, den Weg der Güterzüge über München "zu zementieren". Die Lösung für das Problem liegt auf der Hand und ist im Bundesverkehrswegeplan schon zugrundegelegt: Der Ost-West-Verkehr auf der Strecke München - Rosenheim kann auch über die ohnehin im Ausbau befindliche Strecke München - Mühldorf (und im Güterverkehr direkt weiter nach Osten über Simbach) geleitet werden und für den Nord-Süd-Verkehr ist der Ausbau der im "Dornröschenschlaf" befindlichen, ortsfern trassierten Bahnlinie (Regensburg - Landshut - Mühldorf - Rosenheim) als geradezu ideale Umfahungsstrecke von München zumindest als "potenzieller Bedarf" für den Bundesverkehrswegeplan ebenfalls schon vorgesehen. Die korrekte Einstufung des Projektes (Regensburg - Landshut - Mühldorf - Rosenheim) wäre in jedem Fall die Rubrik "Vordringlicher Bedarf", während man umgekehrt die Strecke München - Kiefersfelden in den "potenziellen Bedarf" verlegen sollte. Zusammen mit dem Ausbau der Strecke Hof - Regensburg ergäbe sich dann für den Güterverkehr eine flach trassierte "Direttissima" von Hannover bzw. Berlin über Leipzig zum Brenner-Basistunnel, die an den großen Engpass-Knoten Nürnberg und München großräumig vorbeiläuft. Bei Kapazitätsengpässen zwischen München und Rosenheim stehen also gleich zwei Alternativprojekte zur Verfügung, die ohnehin schon Teil der Bundesverkehrswegeplanung sind.



## 2.2 Aushöhlung der Sinnhaftigkeit der Bewertung

Bislang wird letztlich die wirtschaftliche Bewertung von Bundesschienenprojekten durch extreme "Ausnutzung von Ermessensspielräumen" ausgehöhlt. Die sehr entscheidende Verkehrsprognose im Güterverkehr ist völlig intransparent und läßt nahezu beliebige Ergebnisse zu, während die Verkehrsprognose im Personenverkehr zumindest nachvollziehbar ist. Eingangsdaten werden häufig so gewählt, dass das Projekt eine bestimmte Bewertung erhält. Dabei geht es nicht nur darum, Projekte über den NK-Wert von 1,0 zu heben, sondern auch ungeliebte Projekte unter diesen Faktor zu drücken. Sehr viele Projekte hatten in der Bedarfsplanüberprüfung von 2010 einen Nutzen-Kosten-Wert von 1,2. Dies legt die Vermutung nahe, dass Nutzen-Kosten-Werte knapp über 1,0 oder knapp unter 1,0 eher politisch als sachlich zu interpretieren sind.

Dabei wird letztlich eine große Chance vertan, die in einer seriösen Bewertung derartiger Projekte steckt: Schneidet ein Projekt schlecht ab, so kann man anhand einer Analyse der Berechnung Schlußfolgerungen ziehen, warum das Projekt so schlecht abschneidet. Daraus lassen sich Möglichkeiten der Optimierung des Projektes ableiten. Dabei geht es nicht nur um das Gesundschrumpfen, sondern auch möglicherweise um die "Flucht nach vorne", also das Vergrößern/Ausweiten des Nutzens. Ein solche Modifikation ist dann sinnvoll, wenn durch Modifikation der Planung der Nutzen stärker als die Kosten ansteigt.



### 3. Flucht nach vorn basierend auf einer korrekten Bewertung

Würde die Nutzen-Kosten-Untersuchung der südlichen **Fehmarnbelt-Zulaufstrecke** ehrlich durchgeführt, so würde man beim NK-Wert unter 1,0 landen. Die Strecke soll zweigleisig neu gebaut werden, und zwar entlang der großzügig trassierten Autobahn und durch topographisch nur gering bewegtes Flachland. Trotzdem soll die Strecke nur für 160 km/h ausgelegt werden, und das obwohl der Verkehr auf dieser Route recht gering ist und die sonst üblichen Kapazitäts-Konflikte zwischen langsamen Güterzügen und schnellen Personenzügen auf stark frequentierten Strecken hier nicht zum Tragen kommen. Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr sind ein sicherer und unumstrittener Nutzenbringer. Statt ehrlich zuzugeben, dass die aktuelle Planung momentan knapp unwirtschaftlich ist, wäre es viel sinnvoller, mit nur minimalen Mehrkosten die Entwurfsgeschwindigkeit der Neubaustrecke von 160 auf bis zu 230 km/h anzuheben und dabei den Gleisabstand um 50 cm zu vergrößern, um Begegnungen von schnellen Personenzügen mit langsamen Güterzügen aerodynamisch zu entschärfen. Auch wenn man dem Projekt des Fehmarnbelt-Tunnels kritisch eingestellt sein mag (die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hält ihn für überdimensioniert und betrachtet eine baulich kleinere feste Querung als sinnvoller), muß man feststellen, dass wenn der Tunnel wirklich gebaut wird und auf dänischer Seite der für 250 km/h ausgelegte nördliche Abschnitt der Zulaufstrecke (Ringstedt - Kopenhagen) fertiggestellt ist, die geplante Höchstgeschwindigkeit auf deutscher Seite mit 160 km/h trotz des Baus einer fast durchgehenden Neubaustrecke "kleinkariert" ist.

Ein Kandidat für ein "Upgrading" von BVWP-Projekten wäre beispielsweise auch die Achse **Würzburg - Nürnberg**: Hier könnte eine fast tunnel-lose Neubaustrecke für Personenzüge an Iphofen vorbei signifikante Reisezeitverkürzungen erzielen und den mehrgleisigen Ausbau der kurvenreichen Altstrecke überflüssig machen, die nur 120 bis 130 km/h zuläßt. Ähnliches gilt in einem zweiten Schritt für den Bereich Siegersdorf - Neustadt, hier wäre ebenfalls eine Neubaustrecke zu erwägen, so dass eine durchgehende Schnellfahrstrecke Nürnberg - Würzburg entstünde und die Fahrzeit von heute fast 53 Minuten in den Bereich von 30 Minuten verkürzt würde.

Ein weiterer Kandidat wäre eine Neubaustrecke **Bad Oeynhausen - Hannover-Seelze**, die die bislang geplante Ausbaustrecke über Minden ersetzen könnte und gegenüber der hinsichtlich Reisezeiten nahezu wirkungslosen Ausbaustrecke deutlich zusätzlichen Nutzen erzielen würde.



Im Bereich **Ulm - Augsburg** sprechen auch gewichtige Argumente für eine durchgehende autobahnparallele Neubaustrecke: Bislang ist vorgesehen, im Bereich Günzburg die Altstrecke für bis zu 250 km/h herzurichten. Das ist aber unsinnig bzw. planrechtlich gar nicht durchführbar: Hier ist jeder Quadratmeter neben der bestehenden Bahnlinie (Donauauen) mit der ökologisch höchsten Schutzstufe (FFH-Gebiet + Naturschutzgebiet) versehen. Stattdessen sollte eine Route entlang der Autobahn gewählt werden, die auf Höhenrücken abseits der Donauauen verläuft; Günzburg könnte durch Streckenverknüpfungen mit der Altstrecke angebunden werden. Dasselbe gilt auch für den östlichen Abschnitt: Statt die Altstrecke in schwieriger Topographie zu begradigen und 3- bis 4-gleisig auszubauen, bietet sich auch hier die Führung der zwei zusätzlichen Gleise entlang der Autobahn an. Die Altstrecke steht dann voll dem Nah- und Güterverkehr zur Verfügung. Die Fahrzeit könnte so um mehr als 20 Minuten reduziert werden, und das zu einem Bruchteil der Kosten, die zwischen Stuttgart und Ulm für dieselbe Fahrzeitverkürzung ausgegeben werden.

Für die drei letztgenannten Projekte gibt es grobe Trassenstudien der VIEREGG-RÖSSLER GmbH, die Machbarkeit ist gegeben.

Die Ausbaustrecke **München - Mühldorf - Freilassing** (- Salzburg - Wien) ist inzwischen aus unerklärlichen Gründen ebenfalls auf eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zurechtgestutzt worden und so eines Großteils ihres Nutzens beraubt worden: Statt der bislang geplanten 35 bis 40 Minuten Reisezeitverkürzung verbleiben jetzt nur noch 8 Minuten - ohne dass wirklich Geld gespart würde. Gerade bei der bislang geplanten und durchaus sinnvollen "Abspeckung" des Abschnittes Mühldorf - Freilassing auf überwiegend nur noch ein Gleis wäre es höchst zielführend, diesen eingleisigen Abschnitt mit möglichst hoher Geschwindigkeit zu passieren, um die Belegungszeit kurz zu halten.

Wenn man bedenkt, dass an anderer Stelle mit Milliardenaufwand höchst zweifelhaft Mittelgebirge durchlöchert werden, um schneller fahren zu können, ist die grundlose Reduzierung von Ausbaugeschwindigkeiten im Flachland (Fehmarnbelt-Zulaufstrecke, Mühldorf-Strecke) überhaupt nicht nachvollziehbar.



## 4. Fehlende Differenzierung von Projekten

Bislang gibt es für Projekte im BVWP nur die zwei Kategorien "Vordringlicher Bedarf" und "Potenzieller Bedarf". Sieht man einmal von den wenigen echten Neubauprojekten bei Straße und Schiene ab, dann können Maßnahmen sukzessive realisiert werden. Da letztlich nur der "Vordringliche Bedarf" überhaupt relevant ist, fehlt jede wirkliche Differenzierung.

Bei der Straße wird dies besonders deutlich: Die Dringlichkeit eines 6- oder 8-spurigen Ausbaus beim selben Projekt ist für Teilabschnitte höchst unterschiedlich, weil das Verkehrsaufkommen auf derselben Autobahn höchst unterschiedlich sein kann.

Beispielsweise wurde der 8-spurige Ausbau der bislang nur 6-spurigen A8 von München zum Inntal-Dreieck bei Rosenheim in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Dabei wäre nur der erste Abschnitt von München nach Holzkirchen wirklich dringend (hier soll künftig sogar eine 4-spurige Schnellstraße abzweigen), sowie die Entschärfung des Stau- und Unfallschwerpunktes Irschenberg mit Hilfe einer erst einmal nur 6-spurigen Neutrassierung, die die extremen Steigungen von heute 7% auf die Hälfte abflachen würde.

Für das bislang nur als "potenzieller Bedarf" eingestufte Projekt einer Güterzugverbindung (Regensburg -) Landshut - Mühldorf - Rosenheim wäre es das Vordringliche Ziel, die schon vorhandene, im Dornröschenschlaf schlummernde Infrastruktur mit minimalem Aufwand zu aktivieren. Dabei würde schon die Elektrifizierung der weiterhin eingleisigen Strecke und die Verlängerung von wenigen Ausweichgleisen ausreichen, um beispielsweise 40 Güterzüge pro Tag verkehren lassen zu können. Nimmt der Verkehr zu, könnte ein sukzessiver zweigleisiger Ausbau folgen.

So könnte jedes Projekt in Teilprojekte unterschiedlicher Dringlichkeit zerlegt werden, der "Vordringliche Bedarf erster Priorität" enthielte dann in der Summe ein überschaubares und nicht unterfinanziertes Projektvolumen.



## 5. Prozess der Bundesverkehrswegeplanung nach dem Vorbild von Windows 10

Die Zeitachsen der Bundesverkehrswegeplanung sind inzwischen nicht mehr tragbar, was die Aufnahme der Projekte betrifft. Das Land Hessen hat im Jahr 2013 versucht, ein wichtiges bislang übersehenes Schienenverkehrsprojekt in den Bundesverkehrswegeplan anzumelden, das wahrscheinlich einen NK-Wert von 5,0 oder mehr hätte. Doch es wurde mitgeteilt, dass die Frist zur Anmeldung neuer Projekte schon abgelaufen sei, diese wäre bereits 2012 zu Ende gegangen. Hier fragt man sich, was in den letzten 4 Jahren überhaupt im Bundesverkehrsministerium passiert ist, wenn 4 Jahre nach Anmeldeschluß immer noch nicht für alle Projekte eine Nutzen-Kosten-Bewertung durchgeführt wurde. Um in die Bedarfsplanüberprüfung zu gelangen, die dem neuen BVWP vorgelagert ist, hätte man spätestens 2009 entsprechende Projekte vorschlagen müssen. So ist es nicht mehr möglich, auf tatsächliche Entwicklungen zu reagieren. Beispielsweise wächst München in nur einer Menschen-Generation von 1,3 auf 1,8 Mio Einwohner (nur Stadtgebiet, nicht Umland) und es findet sich kein Bundesverkehrswegeprojekt, das diese Entwicklung verkehrlich auffangen würde, zumal diese Entwicklung erst seit wenigen Jahren bekannt ist. Stattdessen soll nur ein Projekt "Bahnknoten München" zum BVWP angemeldet werden, das nur neben einer kurzen eingleisigen Gleisverbindung eine seit Ende der 60er Jahre geplante, längst überfällige Engpassbeseitigung auf 4 km Länge vorsieht. In Frankfurt sieht die Situation ähnlich aus, hier ist jetzt schon klar, dass die geplanten Maßnahmen des Knoten Frankfurt schon wieder "auf Kante genäht" sind und geplante und angemeldete Maßnahmen, etwa die Verbindungskurve bei Wallau, die Schnellverkehre auf der ICE-Trasse von Wiesbaden nach Frankfurt zulässt, nicht adäquat genutzt werden können, weil die zusätzlichen Züge trotz Knoten-Ausbau aus Kapazitätsmangel den Frankfurter Hauptbahnhof gar nicht erreichen können. Wie ein weiteres Wachstum von Frankfurt, das aufgrund des Brexit die bisherige europäische Bankhauptstadt London ablösen dürfte, auf der Schiene abgefangen werden könnte, bleibt ungewiss.

Der Prozess Bundesverkehrswegeplanung ist in der bisherigen Form nicht mehr handhabbar. Das ganze entwickelt sich zu einer Mammutaufgabe, die kaum mehr in Griff zu bekommen ist. Der Grund für die aktuellen Probleme liegt u.a. darin, dass jetzt relativ lang kein Verkehrswegeplan mehr aufgesetzt wurde. Früher hat man versucht, zumindest jede zweite Legislaturperiode einen solchen zu stemmen. Die Probleme wurden schon 2004 deutlich, mit einem Infrastrukturausbauprogramm separat vom Bundesverkehrswegeplan, der zu diesem Zeitpunkt gerade einmal ein Jahr alt und scheinbar schon wieder veraltet war und die aus Sicht von 2004 dringendsten Projek-



te nicht enthielt. Die Bearbeitungsprozesse sind inzwischen so langwierig, dass die von 2008 bis 2012 angemeldeten Projekte schon wieder veraltet sind. Wenn der BVWP 2030 dann endlich verabschiedet ist, wird er erst recht veraltet sein und letztlich den Kenntnisstand von 2008 bis 2012 wieder spiegeln.

Mit Erscheinen von Windows 10 hat Microsoft einen großen Paradigmenwechsel vollzogen: Diese Windows-Version soll die letzte Windows-Version sein, die Microsoft herausgebracht hat. Ab dann gibt es nur noch themenbezogene Updates. Auf den BVWP-Prozess übertragen hieße das: Man könnte die Bundesverkehrswegeplanung umorganisieren, und zwar dergestalt, dass jedes Projekt für sich einen standardisierten mehrstufigen Bewertungs- und Entscheidungsprozess durchläuft und wenn dieser Prozess für ein Projekt erfolgreich durchlaufen ist, es dann sofort Teil der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung wird. Der Bundesverkehrswegeplan wird dann ständig aktualisiert (mindestens ca. 1 mal pro Jahr), was durch Computer und Internet schließlich leicht umsetzbar und ständig aktuell einsehbar wäre. Man könnte dann jederzeit ein Projekt zur Aufnahme in den Anmeldeprozess vorschlagen und ein unproblematisches und dringendes Projekt müsste nicht jahrelang warten, bis es endlich zusammen mit 49 anderen Projekten in den Anmeldeprozess eingespeist würde.

Ziel müsste sein, den Anmeldeprozess eines jeden Projektes auf beispielsweise zwei Jahre zu beschränken. Es sollten von dritter Seite nicht nur Anmeldungen möglich sein, sondern auch unverbindliche Anfragen im Sinne von "wäre das ein sinnvoller Vorschlag?", um zum Beispiel die Meinungsbildung auf Landesebene zu unterstützen. Wenn jedes Projekt für sich angemeldet wird, müsste man nicht alle Projekte gemeinsam einer Bewertung unterziehen, sondern könnte diese bei jedem Projekt separat durchführen. Wenn dann das Bewertungsverfahren noch stärker standardisiert und noch transparenter wird im Sinne einer verbindlichen Anleitung, wie dies im Nahverkehr mit der "Standardisierten Bewertung" schon seit langer Zeit der Fall ist, könnten auch beliebige Beratungsbüros eine solche Bewertung durchführen und man wäre nicht auf die "Hoflieferanten" angewiesen. Das Bundesverkehrsministerium könnte solche Leistungen viel einfacher und standardisiert ausschreiben.



## 6. Wo sind die sinnvollen BVWP-Projekte?

Es gibt in Deutschland keine Institution, die systematisch sinnvolle Projekte im Schienenverkehr sucht, weder bei der DB AG noch im Bundesverkehrsministerium. Die DB AG denkt entweder in Prestige-Kategorien oder rein engpaßorientiert, im Bundesverkehrsministerium fehlen die Fachleute, die der DB AG inhaltlich Paroli bieten könnten. Es gibt über das Bundesgebiet zwar das Know-How für Eisenbahnplanung, aber keine Anreize, diese zu aktivieren. Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat schon unentgeltlich Vorschläge gemacht, doch sind solche Aktivitäten eher auf Ausnahmen beschränkt, weil es niemanden gibt, der derartige Fachleute bezahlt.

Anhand von fünf Beispielen soll aufgezeigt werden, dass immer wieder sinnvolle Projekte existieren, die eigentlich "BVWP-würdig" wären:

### **Lückenschluß Dortmund - Hagen**

Die Eisenbahnstrecke von Dortmund nach Hagen verläuft in großen Umwegen und folgt Tälern in engen Kurven. Von Dortmund aus verläuft nach Süden direkt in Richtung Hagen eine geradlinige Bahnlinie, die aber dann nach Westen abknickt. Mit nur 9 km Neubaustrecke, die von ICE-Zügen, Regionalbahnen und S-Bahnen genutzt werden könnte, ließe sich die Fahrzeit von Dortmund nach Hagen halbieren.

### **Berlin - Dresden**

Seit 25 Jahren wird die Strecke Berlin - Dresden über Zossen - Elsterwerda für IC-Verkehr ausgebaut. Da die Abschreibungsdauer von Gleisen und Signalen bei 30 Jahren liegt, wird mit Fertigstellung des letzten Schnellfahrabschnittes der erste, Anfang der 90er Jahre realisierte Abschnitt schon wieder marode sein. Bis heute wurde die DDR-Fahrzeit (Berlin - Dresden 2 Stunden) nicht unterboten, die Züge fahren weiterhin nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h. Es gibt eine ungefähr gleich lange Alternativstrecke über Jüterbog - Riesa. Von Berlin nach Jüterbog ist die Strecke für die Richtung Leipzig/Halle seit Jahren für 200 bzw. 230 km/h ausgebaut und von Riesa nach Dresden ist der Ausbau im Rahmen der Ausbaustrecke Leipzig - Dresden auch weitgehend fertiggestellt. Dazwischen befindet sich die längste schnurgerade verlaufende Bahnstrecke im deutschen Eisenbahnnetz. Auf dieser Infrastruktur, die mit überschaubarem Aufwand für 250 km/h hergerichtet werden könnte, könnte die Fahrzeit Berlin - Dresden unter Nutzung der ohnehin schon ausgebauten Abschnitte Berlin - Jüterbog und Riesa - Dresden auf gut 1 Stunde gedrückt werden. Was wird stattdessen gemacht? Der südliche Teil dieser geradesten Bahnlinie Deutschlands wurde von der DB AG stillgelegt und wird jetzt von einer Privatbahn im Nahverkehr betrieben.



## **Gera - Zwickau**

Die Mitte-Deutschland-Verbindung hängt an einem zentralen Glied quasi in der Luft: Zwischen Gera und Zwickau ist die Bahnlinie straßenbahn-ähnlich trassiert, und das obwohl die Landschaft nicht sehr hügelig ist. Für nur 34 km Luftlinie ist man mit der Eisenbahn rund eine Stunde unterwegs. Mit überschaubaren Kosten könnte man eine eingleisige Neubaustrecke ohne Tunnels für 200 km/h trassieren und so die Fahrzeit auf ein Viertel reduzieren. Mit ca. 300 bis 400 Mio EUR wären die Kosten für ein solches Projekt überschaubar, und die gesamte Mitte-Deutschland-Verbindung würde signifikant aufgewertet.

## **Frankfurt Zeppelinheim - Frankfurt Hbf**

Die Neubaustrecke Rhein/Neckar - Rhein/Main (Mannheim - Frankfurt) soll von Süden kommend in Zeppelinheim enden, also genau dort, wo heute die Schleichfahrt und die Kapazitätsengpässe beginnen. Es wäre möglich, diese Neubaustrecke weitgehend ohne problematische Neutrassierungen bis in den Frankfurter Hauptbahnhof fortzusetzen, und dabei auf der kurzen Strecke im Stadtgebiet von Frankfurt nochmals 6 Minuten Fahrzeit einzusparen - das ist die geplante Fahrzeitverkürzung der gesamten Neubaustrecke von Mannheim bis Frankfurt-Zeppelinheim - und dabei die absehbaren Engpässe im Bahnknoten Frankfurt zu beheben. Die geplante Anhebung von 200 auf 300 km/h bringt rein rechnerisch auf 10 km Streckenlänge gerade einmal 1 Minute, während eine Anhebung von 60 auf 160 km/h auf ebenfalls 10 km Länge 6 Minuten Fahrzeitverkürzung schafft.



## Nordtunnel München

Im Jahr 2010 stand die bayerische Politik schon kurz davor, statt dem umstrittenen zweiten S-Bahn-Tunnel den Nordtunnel als neues Großprojekt zu beschließen. Immerhin hat es das Projekt in den Anmeldeprozess der Bundesverkehrswegeplanung geschafft, ist aber dann dort versandet, möglicherweise aus mangelnder politischer Unterstützung. Der Nordtunnel München wurde von der VIAREGG-RÖSSLER GmbH konzipiert und ist ein schon recht detailliert ausgearbeitetes Großprojekt (Größenordnung 3 Mrd EUR), das einen sechsgleisigen Durchgangsbahnhof am Münchner Hauptbahnhof vorsieht und eine Tunnelstrecke in Richtung Norden unter dem Stadtteil Schwabing für S-Bahnen, Regional- und ICE-Züge. Der Münchner Norden würde im S-Bahn- und Regionalverkehr erschlossen, das ist die Boomregion in München mit gewaltiger städtebaulicher Entwicklung. Im Kernabschnitt unter Schwabing würden mit einem ausgeklügelten Fahrplankonzept fast im 3-Minuten-Takt ICE-Züge zum Flughafen, Regionalzüge und S-Bahnen verkehren. Das Projekt ersetzt sowohl den zweiten S-Bahn-Tunnel, dessen positive Nutzen-Kosten-Bewertung weiterhin in den Sternen steht, als auch die von der Stadt München geplante neue Nord-Süd-U-Bahn U9, die bei der Nutzen-Kosten-Bewertung ebenfalls schon durchgefallen ist. Wenn man bedenkt, dass in deutschen Mittelgebirgen Tunnels für ein bis zwei Fernzüge pro Stunde gebohrt werden, kann man sich ausmalen, welcher hohen Nutzen-Kosten-Wert eine derart hoch ausgelastete Tunnelstrecke aufweisen könnte, die sich auch noch rund zur Hälfte über Nahverkehrsmittel finanzieren ließe.



## **Anlage: Zum Ansatz der Konsumentenrente in der Bundesverkehrswegeplanung**

Die Konsumentenrente ist ein Begriff aus der Volkswirtschaftslehre und besagt folgendes: Ein Händler bietet eine Weinflasche für 10 EUR an, wäre aber bereit, sie auch für 6 EUR zu verkaufen. Die 4 EUR Differenz werden als Produzentenrente bezeichnet. Dies hat nichts mit einer Handelsspanne zu tun, sondern stellt die individuelle Bereitschaft des Händlers dar, die Weinflasche zu verkaufen. Umgekehrt wäre ein Kunde möglicherweise bereit, diese Weinflasche für 15 EUR zu erwerben, obwohl sie nur 10 EUR kostet. In diesem Fall wird die Differenz von 5 EUR als Konsumentenrente bezeichnet.

Es gilt als äußerst fragwürdig, eine Konsumenten- oder Produzentenrente in einer Nutzen-Kosten-Analyse aufzuführen. Denn bei einer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse werden nun einmal "Kosten" dem "Nutzen" gegenübergestellt. "Kosten" werden im wissenschaftlichen Sinne als "Werteverzehr" angesehen, und der "Nutzen" kann als quantifizierbare Werte-Einsparung (von konkretisierbaren Größen wie Geld oder Zeit) bzw. als "vermiedener Werteverzehr" bezeichnet werden. Diese Perspektive stellt eine sachliche Ebene dar, in der die Konsumentenrente (bewertete individuelle Nutzenpräferenz und Zahlungsbereitschaft) keinen Platz hat.

So gesehen, war in diesem Punkt der Ansatz des alten Bewertungsverfahrens aus der Bedarfsplanüberprüfung von 2010 wesentlich plausibler und auch überschaubarer.

### **Quellenangaben**

- 1) Breimeier Rudolf, Schnellere Güterzüge? Eisenbahn-Revue International 11/2008, S. 572
- 2) Kritische Sichtung und Kommentierung des Projektes der Neubaustrecke München - Rosenheim - Kiefersfelden aus der Studie "Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht vom November 2010", Auftraggeber: , 2.9.2014