

Investitionsplanung der Bundesregierung:

Zu wenig, um Neues anzufangen

Was gebaut wird, bestimmen Bahnchef und Minister



Foto: DB AG

Finanzierung der Schienenwege – eine Achterbahn? Neubaustrecke Köln – Frankfurt.

> Am 27. Oktober 2006 legte Bundesverkehrsminister Tiefensee den Investitionsrahmenplan (IRP) vor, in dem er festlegt, wo im Zeitraum 2006 bis 2010 in Verkehrsprojekte investiert werden soll. Doch die Weichenstellung des Plans geht weit über das Jahr 2010 hinaus, denn die wenigen Projekte, die neu begonnen werden, werden erst in den folgenden Jahren wirklich finanziert. Und sie verschlingen so viel Geld, dass von 2011 bis 2015 nichts mehr angefangen werden kann, was nicht jetzt im IRP steht. Damit erweist sich der IRP als Plan der Planlosigkeit, denn er wird neue Engpässe schaffen, die nicht in angemessener Zeit beseitigt werden können – und so mancher alte Engpass bleibt. Darin steckt aber auch eine politische Chance: Der nun viel schärfere Verteilungskampf könnte unsinnige Projekte noch kippen.

■ Der Investitionsrahmenplan

Der Investitionsrahmenplan (IRP) ist kein Gesetz, sondern eine interne Richtlinie der Bundesregierung. Er beruht auf dem Bundesverkehrswegeplan 2003. Auch dieser ist ein von der Regierung beschlossenes Programm. Gesetzliche Grundlage ist eine Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz, die Anfang 2004 vom Bundestag beschlossen wurde. Diese gesetzliche Grundlage enthält aber keine Festlegung von Prioritäten und ist wesentlich umfangreicher als das jetzt veröffentlichte Investitionsprogramm. Damit ist die parlamentarische Mitwirkung an der Gestaltung stark beschränkt. Wie viel Geld zur Verfügung steht, wird im Bundeshaushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung entschieden. Während die „Mittelfristige Finanzplanung“ ein Regierungsprogramm ist, das dem Parlament nur vorzulegen ist, ist der nur für ein Jahr geltende Bundeshaushalt das einzige Finanzierungsinstrument, über das das Parlament entscheidet. Die Bundesländer haben hingegen auf den IRP im Rahmen einer Abstimmung Einfluss nehmen können. Hinsichtlich der

Schiene war auch die Deutsche Bahn AG beteiligt – und sichert sich so, weil sie gleichzeitig Infrastruktur-, Verkehrs- und Logistikunternehmen ist, einen Vorteil nicht nur gegenüber Wettbewerbern auf der Schiene, sondern auch gegenüber Konkurrenten im Logistikgeschäft.

Ein wirksamer Einfluss der deutschen Volksvertreter auf die Investitionspolitik der Regierung ist also so gut wie ausgeschlossen – ganz im Gegensatz zur Schweiz, wo die Wahlberechtigten die Gelder für den Ausbau der Schienenwege durch Volksentscheid genehmigen müssen und Bahn und Regierung sehr genau überlegen müssen, was sie dem Volk zur Abstimmung vorlegen.

■ Mehr Geld für Verkehrsprojekte

Vergleicht man den IRP mit seinem letzten Vorgänger, dem „Bedarfsplan Schiene 2004–2008“ – nach dem Umfang von 66 Projekten auch „66er Liste“ genannt –, so ist positiv festzustellen, dass mehr Geld in die Schiene fließen soll als die rot-grüne Bundesregierung 2004 vorgesehen hatte. Der Bedarfsplan enthielt damals Projekte mit einem Investitionsvolumen von ganzen drei Milliarden Euro. Der dadurch entstandene Investitionsstau soll nun abgebaut werden, indem innerhalb von fünf Jahren 25 Mrd. Euro in die Schiene fließen sollen. Doch die Zahl trügt.

■ Verwirrspiel mit Zahlen

Wer den Text des IRP liest und mit den beigegeführten Tabellen und dem Bundesverkehrswegeplan 2003 vergleicht, stößt auf ein Verwirrspiel der Zahlen und Begriffe, das es schwer macht, einen genauen Überblick zu gewinnen. Je nachdem, wie es gerade gebraucht wird, werden Äpfel und Birnen zusammgezählt. So macht der Anteil der Mittel für die Bestandserhaltung mal 64 % aus (mit Wasserstraßen), mal 55 % (ohne Wasserstraßen), dann wie-



Fotos: DB (3)



der 25 von 50,1 Mrd. Euro, was bekanntlich nur knapp 50 % sind. Verblüffend ist auch, im IRP zu lesen, dass für die „**Neubauabschnitte des VDE Nr. 8.1, Nürnberg – Erfurt, und des VDE Nr. 8.2, Erfurt – Halle/Leipzig [...] allein im Zeitraum bis 2010 rund 1,5 Mrd. Euro vorgesehen sind,**“

während die Tabellen zum IRP ausweisen, dass hierfür 4,979 Mrd. Euro investiert werden sollen. Die Stirn runzelt sich, wenn man im Bundesverkehrswegeplan feststellt, dass sich die Gesamtkosten der beiden Projekte auf 5,928 Mrd. Euro belaufen und der Bau zwischen 2003 und 2006 um keinen Cent teurer geworden ist. Die Tabelle zum IRP suggeriert, dass die Gesamtsumme, die der Bau kostet, bis Ende 2010 investiert werden soll – fertig werden soll die Strecke jedoch erst 2016. Auch das passt nicht; andere Projekte, die schon in Betrieb genommen sind, kosten immer noch Millionenbeträge.

Erstaunt stellt man so auch fest, dass die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim seit dem Bundesverkehrswegeplan um runde 400 Mio. Euro billiger geworden ist, so manche andere Strecke aber um eine runde halbe Milliarde Euro teurer ausfällt und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg auf einmal mit Mehrkosten von satten 1,5 Mrd. Euro zu Buche schlägt.

Erläutert wird das alles nicht. So scheint das Werk in vieler Hinsicht als politisches Verwirrspiel geeignet, aus dem jeder sich die ihm genehmen Zahlen herauslesen kann und soll, um die Öffentlichkeit in seinem Sinne zu beeinflussen.

■ Viel zu wenig Geld für Neubauten

Die Auflösung des Rätsels ergibt sich aus einer genauen Prüfung der Texte, die zum IRP verbreitet wurden. Daraus kann man ersehen, dass bis 2010 für neue Projekte allenfalls Planungskosten in geringem Umfang getragen werden können – die Baukosten müssen nach 2010 bezahlt werden.

Denn für die Schiene stehen im Zeitraum 2006 bis 2010 insgesamt 25 Mrd. Euro zur Verfügung, aber davon müssen 12,5 Mrd. Euro für die Bestandserhaltung abgezogen werden. Für Investitionen bleiben also 12,5 Mrd.. Die Liste der zu

finanzierenden Projekte indessen enthält ein Volumen von 25 Mrd. Euro in der Spalte „Finanzbedarf des Bundes ab 2006“. Das passt nicht zusammen. Der Abgleich mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 ergibt, dass die Gesamtsummen der Kosten der jeweiligen Projekte angegeben wurden und nicht, was davon bis 2010 in diese Projekte gesteckt wird. Bestätigt wird das durch die Überschrift der Spalte „Investitionen ab 2006“ – der Zusatz „bis 2010“ fehlt.

Ein weiteres Dokument, das den Abgleich der Zahlen ermöglicht und den IRP erhellt, hat die Bundesregierung wenige Tage vor dem IRP veröffentlicht: den „Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006“ (Bundestagsdrucksache 16/3000). Hier finden sich viel genauere Daten über die Neubauprojekte als im IRP.

Rechnet man nach, so kommt man darauf, dass von den 12,5 Mrd. Euro bereits große Teile durch laufende Projekte gebunden sind – allein rund 2,5 Mrd. Euro durch Restarbeiten und kleinere Projekte. Der Einfachheit halber haben wir die vielen kleinen Posten in der Tabelle auf Seite 14 zusammengerechnet.

Weitere rund 7,5 Mrd. Euro sind fest gebunden durch laufende große Projekte wie den City-Tunnel Leipzig, durch zusätzliche Gleise von Nürnberg nach Fürth, die begonnenen Arbeiten auf der Strecke Erfurt – Leipzig, die Elektrifizierung von Hamburg nach Lübeck und ähnliche Vorhaben sowie durch politische Zusagen wie etwa für den Flughafen Berlin-Schönefeld.

Es bleiben von den 12,5 Mrd. Investitionsmitteln also nur rund 2,5 Mrd. Euro, die nicht auf den ersten Blick als fest verplant erkennbar sind. Mit diesem Restbetrag müssen vor allem Kostensteigerungen aufgefangen werden. Und was bleibt für die jetzt mit großem Getöse angekündigten Projekte wie den Rhein-Ruhr-Express, die Y-Trasse und die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim? Ein paar Millionen für Planungskosten.

■ Geld: bis 2015 ausgebucht

Was bis 2010 nicht bezahlt werden kann, muss in den Jahren danach finanziert werden. Die Gesamtkosten der im IRP genannten Projekte betragen rund 25 Mrd. Euro – und von diesen kann bis 2010 nur die Hälfte finanziert werden. Bei unverändertem Finanzrahmen kann also vor 2016 nichts begonnen werden, was nicht im IRP eingestellt worden ist – es sei denn, es wird umgeschichtet. Das gilt insbesondere für das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm. Für die Neubaustrecke besteht nach dem IRP die Möglichkeit der Finanzierung eines Teils bereits im Zeitraum bis 2010. Der Baubeginn und eine zwischen Land und Bund vereinbarte Vorfinanzierung könnte die Dringlichkeit der Finanzierung gegenüber anderen noch nicht begonnenen Projekten so steigern, dass der erforderliche Restbetrag nach 2010 vorrangig zur Verfügung gestellt wird. Das Projekt des Tiefbahnhofs „Stuttgart 21“ hingegen findet voraussichtlich nicht einmal im Zeitraum bis 2015 einen Platz in den Finanzierungslisten.

■ Politisches Handeln lohnt sich

Während die Investitionen, die bis 2010 bezahlt werden können, bereits jetzt weitgehend so festgelegt sind, dass sich eine Diskussion darüber politisch nicht mehr lohnt, sieht es mit



Weichenstellung: Deutschlands längste Schnellfahrweiche (150 m) für 160 km/h am km 116,7 auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Berlin.

den Mitteln, die erst nach 2010 verwendet werden, ganz anders aus.

Besonders eindrucksvoll lässt sich das an der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt darstellen: Die Aussage, dass diese Neubaustrecke nach wie vor überproportional viel Geld verschlingt und viele wichtige kleinere Projekte blockiert, ist und bleibt richtig, trifft aber nicht die derzeitige Lage. Was bis 2010 investiert wird, ist weitgehend sinnvoll angelegt. Wie der IRP ausdrücklich mitteilt, sollen 1,5 Mrd. Euro in das Gesamtprojekt Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg fließen. Bis 2010 wird nämlich vor allem im Abschnitt Nürnberg – Ebensfeld investiert. Die Bauarbeiten im Raum Nürnberg haben gerade begonnen, und der „Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006“ teilt mit, dass dieser Abschnitt bis 2010 fertiggestellt werden soll. Ebenfalls mit Hochdruck gearbeitet und vorbereitet wird im Abschnitt Leipzig/Halle – Erfurt. Hier sind Großvorhaben wie die Saalequerung südlich Halle bereits ausgeschrieben mit dem Ziel der Fertigstellung bis 2012. Von den 1,5 Mrd. Euro bleiben also nur geringe

Lesen Sie bitte auf Seite 15 weiter.

Projekte laut Investitionsrahmenplan	Finanzbedarf		Stand/Prognose des Projekts nach Ausbaubericht 2006
	ab 2006 nach IRP	davon bis 2010 geschätzt	
	Mrd. Euro	Mrd. Euro	
Restarbeiten an bereits weitgehend fertiggestellten Vorhaben, Summe	2.761,3	2.761,3	
Begonnene Vorhaben, die voraussichtlich bis 2010 fertig werden			
ABS Berlin – Dresden (1. Baustufe) Ausbau 160 km/h	266,0	266,0	zahlreiche Einzelmaßnahmen
ABS Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)	119,0	119,0	Planfeststellung 2001 erfolgt zweigleisiger Ausbau
ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden Streckensanierung, Knoten Zwickau, Chemnitz City-Tunnel Leipzig	760,2	760,2	Einzelmaßnahmen mit untersch. Stand in Bau
ABS Berlin – Frankfurt/Oder, Ausbau inkl. Oderbrücke	164,4	164,4	Baubeginn Oderbrücke 2006
ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	344,3		
ABS Ludwigshafen – Saarbrücken		250,0	Fertigstellung bis 2010
ABS Kehl – Appenweier		25,0	Fertigstellung 2010 bis 2015
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	2.658,1		
ABS Ulm – Augsburg, Neu Ulm 21		150,0	Donaubrücke, Neu-Ulm fertig 2007
NBS Stuttgart – Ulm			Planfeststellung 2002/2003
ABS München – Mühldorf – Freilassing 1. Baustufe	132,6	132,6	Fertigstellung 2008
Knoten Halle/Leipzig, Magdeburg, Erfurt, Dresden	1.309,5	500,0	z. B. Magdeburg fertig bis 2013
Berlin Ostkreuz	177,9	100,0	Baubeginn 2006, fertig 2014
Berlin Nordkreuz – Birkenwerder	244,0		Baubeginn offen
Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Dresdener Bahn)	321,0	200,0	Baubeginn 2007/08
Berlin, Schienenanbindung Flughafen Berlin	576,0	400,0	Fertigstellung bis 30.10.2011
Begonnene Vorhaben, die bis 2010 nicht fertig werden			
VDE 8,1 Nürnberg – Erfurt	3.091,9		
NBS Erfurt – Ebersfeld		1.000,0	Fertigstellung nach 2016
ABS Ebersfeld – Nürnberg: viergleisiger Ausbau Nürnberg – Fürth		100,0	Fertigstellung bis 2010
VDE 8,2 Erfurt – Halle/Leipzig	1.887,1	500,0	Fertigstellung bis 2015
Abschnitte Erfurt – Gröbers, Südanbindung Halle			
Noch nicht begonnene, aber fest disponierte Vorhaben			
ABS Stelle – Lüneburg 3. Gleis	229,6	175,0	Fertigstellung 2012
Frankfurt – Würzburg, Schwarzkopftunnel (Spessart)	135,5	135,5	Planfeststellung läuft
Summe begonnene und fest disponierte Vorhaben	15.178,4	7.739,0	
Neue Vorhaben			
Hamburg – Lübeck-Travemünde Elektrifizierung und Ausbau	405,8	300,0	bis Lübeck Hbf fertig 2008
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen	196,0		
Ausbau, Elektrifizierung Oldenburg – Wilhelmshaven		50,0	Anschluss Jadeport fertig 2010
Ausbau, Elektrifizierung Langwedel – Uelzen		50,0	Planfeststellung 2001
NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse)	1.283,9		noch keine Planfeststellung
ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen	512,6	250,0	noch keine Planfeststellung
ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze Polen	163,0	50,0	Fertigstellung 2010 bis 2013 zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung
ABS Freilassing – Salzburg 3. Gleis	18,0	18,0	
Knoten Frankfurt, Hamburg, München, Mannheim, Bremen	690,1		noch keine Planfeststellung
Rangier-/KLV-Bf Lehrte, Oberhausen	356,7		noch keine Planfeststellung
NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	1.316,3		Planfeststellung in Vorbereitung
ABS/NBS Offenburg – Basel	2.704,0	500,0	Nur Katzenbergtunnel fertig 2011
Rhein-Ruhr-Express	1.400,0		noch keine Planfeststellung
Knoten Frankfurt, Hamburg, München, Mannheim, Bremen	1.690,1		
Kombinierter Verkehr	356,7		
Summe neue Vorhaben	10.046,4	1.318,0	
Summe alle Vorhaben	25.224,8	9.057,0	
Verfügbares Finanzvolumen 2006–2010	12.500,0	12.500,0	

Foto: Engel



Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg bei Ilmenau: Am Horizont warten die Tunnel durch den Thüringer Wald: Hier wird vor 2010 kaum weiter gebaut.

Foto: DB AG



Die Regionen bleiben abgehängt. Auch für die Sachsen-Franken-Magistrale gibt es keine wirklichen Zukunftsperspektiven: Göltzschtalbrücke bei Reichenbach.

➔ Beträge, mit denen im Abschnitt zwischen Ilmenau und Ebensfeld einige kleinere Maßnahmen durchgeführt werden können und damit das Baurecht gesichert werden kann – mehr nicht. Es ist also mehr als fraglich, ob die amtierende Bundesregierung wirklich durch die bisher eingeleiteten Baumaßnahmen so vollendete Tatsachen schafft, dass es kein Zurück mehr für den Abschnitt im Thüringer Wald gibt.

Dasselbe gilt grundsätzlich für alle anderen Projekte, die noch nicht begonnen sind, so für das fragwürdige Projekt der Y-Trasse: Der Verteilungskampf um die Neubaumittel wird sich verschärfen. Ein typisches Beispiel dafür ist der nicht im IRP aufgeführte Ausbau der Verbindung von Lindau in die Schweiz. Für die Elektrifizierung nennt der „Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006“ den vergleichsweise geringen Betrag von 180 Mio. Euro. Druck entsteht hier durch ein Angebot zur Vorfinanzierung aus der Schweiz. Wo kann man die nötigen Gelder finden, wenn man nicht andere Projekte verschiebt oder aufgibt?

Deshalb lohnt sich die Auseinandersetzung mit den politischen Gründen für die Investitionsentscheidungen, die der IRP offen nennt – und die schon der nächste Verkehrsminister ändern könnte.

■ Regionen werden benachteiligt

Durchgefallen bei der Finanzierung sind nämlich zahlreiche kleinere Projekte, die die Regionen näher an die Zentren anbinden würden und bereits im „vordringlichen Bedarf“ enthalten sind:

- der Ausbau der Anbindung des Bodensees nach Ulm,
- die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale südlich von Reichenbach im Vogtland,
- der weitere Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Thüringen,
- der Anschluss Tschechiens von Westen und
- der Anschluss der Schweiz nach München.

An diesen Projekten hat die DB kein kommerzielles Interesse. Der Grund ist die Regionalentwicklung: In vielen dieser Regionen wird die Bevölkerungszahl rascher schrumpfen und daher einen ICE-Einsatz nicht rechtfertigen. Werden das die Regionen und Nachbarstaaten einfach so hinnehmen?

■ Engpässe vor allem im Güterverkehr

Ebenso werden chronische Engpässe im Güterverkehr nicht beseitigt, die den Personenverkehr behindern:

- zwischen Fulda und Hanau sowie
 - zwischen Dortmund und Münster,
- oder den Güterverkehr verlangsamen:
- zwischen München und Salzburg (Ausbau über Mühldorf),
 - zwischen Hamburg und Neumünster sowie
 - zwischen Ruhrgebiet und Hannover/Hamburg,

Dass es solche Engpässe gibt und dass sie im Rahmen einer Neubewertung angegangen werden müssen, ist an einigen Stellen im „Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006“ ausdrücklich vermerkt. So etwa der Hinweis, dass der Abschnitt Hanau – Gelnhausen viergleisig ausgebaut werden muss. Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus aber nicht.

Nicht berücksichtigte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs

Vorhaben	Gesamtkosten Mrd. Euro
Ulm – Lindau, Begegnungsabschnitte	51,0
Neumünster – Bad Oldesloe: Elektrifizierung, 2. Gleis	304,4
Rotenburg – Minden, 2. Gleis, 120 km/h	348,3
Uelzen – Stendal, 2. Gleis	139,2
Seelze – Minden, 3. und 4. Gleis	901,3
Oebisfelde – Wustermark, Stammstrecke	467,9
Hagen – Gießen, Neitech	30,0
ABS/NBS Hanau – Fulda/Würzburg	2.250,0
Nürnberg – Reichenbach/Cheb, Elektrifizierung	467,4
Luxemburg – Koblenz – Mainz, Neigetech	39,1
Berlin – Dresden, 200 km/h	216,6
Venlo – Rheydt, zweigleisiger Ausbau	19,1
München – Mühldorf – Freilassing, 2. Stufe	160,0
Münster – Lünen, 2. Gleis	177,0
Neu Ulm – Neuoffingen, 3. Gleis	158,9
Berlin – Görlitz, 2. Gleis	237,9
Pinneberg – Elmshorn, 3. Gleis	75,0
Summe	6.043,1

Auch an diesem Ausbau hat die DB kein kommerzielles Interesse. Pünktlichkeit im Reiseverkehr hat keinen Stellenwert, weil Fahrgäste keine Rechte haben. Und für das internationale Logistikgeschäft der DB sind die Strecken entweder gar nicht oder nur von geringer Bedeutung. Werden die Wettbewerber das so einfach hinnehmen?

■ Ein Fazit

Als Fazit kann man festhalten: In die Schiene werden wieder erhebliche Summen aus dem Staatshaushalt investiert. Die Verwendung der Mittel zur Bestandserhaltung bleibt aber völlig undurchsichtig. Und ob sie effizient verwendet werden, kann niemand kontrollieren außer der Führung der Deutschen Bahn, die von Effizienz ganz eigene Vorstellungen hat. Der Bundesrechnungshof kritisiert zwar zu Recht diese Ineffizienz, aber er wird bislang nicht gehört.

Die Entscheidungen für die Fortführung begonnener Projekte kann vielfach auf ungeteilte Zustimmung stoßen, teilweise aber auch auf resignierendes Kopfschütteln.

Auch der Eindruck bei den neuen Investitionen kann nur als „durchwachsen“ bezeichnet werden. Einige Projekte – etwa die Neubaustrecken Frankfurt – Mannheim und Offen-

burg – Basel oder der Rhein-Ruhr-Express – verdienen ungeteilte Zustimmung.

Andere hingegen werfen die Frage auf, ob man nicht noch einmal über preiswertere und effizientere Lösungen nachdenken sollte (Y-Trasse, Flughafen Berlin). Das gilt sogar für die Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld, denn im Thüringer Wald wird bis 2010 weiterhin nur wenig Geld verbaut – die wirklichen Ausgaben kommen erst in den Jahren danach.

Grundsätzlich ist es richtig, dass ein Schwerpunkt auch auf dem Güterverkehr liegt. Aber hier wird die Unternehmensstrategie der DB einseitig zum Maßstab der Dinge erhoben.

info

Quellen:

- ➔ Investitionsrahmenplan 2006–2010 (Bundesverkehrsministerium, www.bmvbs.de)
- ➔ Bundesverkehrswegeplan 2003 (Bundesverkehrsministerium, www.bmvbs.de)
- ➔ Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, Anlage zu § 1 BSchwAG (<http://bundesrecht.juris.de/bswag/>)
- ➔ Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2005 (Bundestagsdrucksache 16/3000, www.bundestag.de)

Der Kommentar: Masterplan statt Großprojektliste!

Wie schon der Bundesverkehrswegeplan 2003, so ist auch der IRP gekennzeichnet durch die Beschreibung von Großprojekten. Wie schon der Verkehrswegeplan 2003 macht auch der IRP den Fehler, Gelder für ganz konkrete Verkehrsprojekte zur Verfügung zu stellen statt Ziele vorzugeben.

Ein Beispiel: Es wird dezidiert Geld für „die Y-Trasse“ bereitgestellt. Das Ziel ist diesmal „Anbindung der Seehäfen“. Früher hieß es „Fahrzeitverkürzung zwischen Hannover und Hamburg“. Beide Ziele können auch mit anderen Bauvorhaben erreicht werden. Warum legt sich die Politik hier voreilig fest? Der Flughafen Berlin muss angeschlossen werden – aber ist der ICE unter dem Terminal der richtige Weg, oder wären mehr direkte Züge zum bisherigen Bahnhof besser?

Eine ganzheitliche Betrachtung des Schienennetzes und die offene Diskussion von Alternativen ist der Deutschen Bahn AG immer noch genauso fremd wie den Politikern und Ministerien.

Eine ganzheitlicher Ansatz ist auch notwendig, um den Reiseverkehr effizienter zu gestalten. Gezielte kleine Sanierungsmaßnahmen besonders auf regionalen Strecken könnten zu gewaltigen Einsparungen führen. Es finden sich endlos viele Nahverkehrslinien, bei denen eine geringfügige Anhebung der Reisegeschwindigkeit – z. B. durch Beseitigung von Langsamfahrstellen oder die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf nur 100 km/h – zu Reduzierungen der Betriebskosten um 25, 33 oder gar 50 % führen (z. B. durch Einsparung einer oder mehrerer Garnituren im Umlauf), ohne die Angebote selbst einzuschränken. Das DB-Netz-

Unternehmen hat daran aber kein Interesse, denn die Entgelte werden nach Zugkilometern kassiert und nicht nach der Anzahl der Fahrgäste. Das Geld für die „Bestandserhaltung“ einfach der DB zu überlassen, ohne ihr politische Vorgaben für eine Effizienzsteigerung zu machen, heißt, den Bock zum Gärtner machen.

Auch auf den Hauptstrecken gibt es Konflikte, die mit Neubauten erst heraufbeschworen werden.

Ein schönes Beispiel dafür ist ein neuer Haltepunkt in Neustadt an der Aisch. Er läge in günstiger Lage zur Stadt, aber auf der Verbindung der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Nürnberg – München. Er kann nicht gebaut werden, weil das die Kapazität der Hauptstrecke einschränken würde. Den Kapazitätsengpass gibt es aber vor allem, weil jetzt fast alle ICE-Züge zwischen Nürnberg und Würzburg fahren. Und so geht es mit fast jedem Neu- und Ausbauprojekt: Hinterher stellt die DB dann plötzlich neue Engpässe fest, die man bei genügend Voraussicht hätte vermeiden können.

Insofern darf denn doch die Frage gestellt werden, ob die Bundesregierung mit der Konzentration der Mittel auf angeblich die Wirtschaft ankurbelnde Projekte wirklich den Standort Deutschland fördert oder nur die Misswirtschaft beim integrierten Bahnkonzern. Kleine Sanierungsmaßnahmen sind nämlich die Investitionen mit den höchsten Renditen. Doch dafür braucht man einen großen Plan – einen Masterplan für das deutsche Schienennetz –, ähnlich dem, was man in der Schweiz „Bahn 2000“ genannt hat.

Rainer Engel