

Stellungnahme der Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030

1. Bewertung grenzüberschreitender Schienenverkehrsvorhaben im aktuellen Entwurf des BVWP

Die Anzahl grenzüberschreitender Projekte zu allen Nachbarstaaten Deutschlands, die Eingang in den Entwurf des neuen BVWP gefunden haben, ist sehr gering. Neben fünf laufenden/fest disponierten Projekten wurden lediglich zwei Projekte als Vordringlicher Bedarf (im Folgenden: „VB“) eingestuft. Weitere zehn erhalten die Einstufung „Potenzieller Bedarf („PB“). Demgegenüber wurden 22 Projekte abgelehnt, meistens mit der Begründung geringer Nachfrage im SPFV und SGV. Nach Einschätzung von KolejDEPL bilden die Bewertungskriterien des BVWP die besondere Bedarfslage sowie die Bedeutung internationaler Verkehre für die Raumentwicklung im nationalen, aber auch europäischen Kontext nicht angemessen ab.

Grenzüberschreitende Bahnverkehre zeichnen sich durch eine spezielle Nachfragesituation aus, die nicht mit jener inländischer Verkehre vergleichbar ist. Nach wie vor bestehende Elektrifizierungslücken auch auf kurzen Streckenabschnitten, fehlende zweite Gleise und die Ausgestaltung von Schnittstellen der Stromsysteme zweier Länder führen dazu, dass grenzüberschreitende Verkehre ausgebremst werden und internationale Verkehrskorridore nicht durchgängig und im Fernverkehr befahren werden können.

Weiterhin gilt, dass Baumaßnahmen grenzüberschreitender Vorhaben eine Kooperation mit Behörden des benachbarten Staates erfordern. Hier ist es notwendig, durch die Aufnahme von Projekten mit grenzüberschreitendem/ internationalen Charakter in den BVWP positive Signale an die Partner aus dem Nachbarland zu senden, damit auch diese mit ihren Investitionsplanungen beginnen können.

Schließlich erfüllt der SPNV in vielen Grenzregionen Aufgaben des SPFV, da dieser stark ausgedünnt oder eingestellt wurde. Die Einstufung einer Strecke, die grenzüberschreitend im Regionalverkehr bedient wird, als rein regional, ist deshalb aus Sicht von KolejDEPL falsch. Insbesondere grenzüberschreitenden Verkehren sollte eine höhere Bedeutung beigemessen werden. Daher fordern wir eine Kategorie „Grenzüberschreitender/ Internationaler Bedarf“, in welcher die besondere Bedarfslage und Bedeutung grenzüberschreitender Schieneninfrastrukturmaßnahmen für internationale Verkehre und die Ziele europäischer Integration berücksichtigt werden können – unabhängig von der regulären Einstufung des Projekts in der nationalen Verkehrswegeplanung.

2. Aufteilung der Infrastrukturinvestitionen im Bereich Straße / Schiene

In der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Bund zum Ziel gesetzt, den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf 25% im Jahr 2015 zu erhöhen. Die für den BVWP erstellten Prognosen geben für 2030 jedoch einen Anteil von 18,4% im Güterverkehr und daneben nur 7,9 % im Personenverkehr an [1, S. 54-55].

Bezogen auf deutsch-polnischen Grenzverkehr ist die Nachfrage auf der Straße sehr hoch im Vergleich zur Eisenbahn und steigt rapide [2]. Dies ist ein Effekt der beiderseits der Grenze gut ausgebauten Straßennetze. Da der BVWP u.a. eine Verkehrsverlagerung aus umweltpolitischen Gründen zum Ziel hat, ist es unverständlich, dass in den BVWP sehr viele Straßenprojekte mit grenzüberschreitender Wirkung eingehen, welche sich geographisch nah an Eisenbahnstrecken befinden und folglich mit diesen konkurrieren.

Diese allgemeine Schieflage zwischen den Verkehrsträgern betrifft insbesondere folgende Bewertungskriterien, die der Erstellung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2015 zugrunde liegen:

a) Verkehrssicherheit und Abgasbelastung

Die Verkehrssicherheit und Abgasbelastung sind bei der Bahn bereits auf einem sehr guten Niveau. Die Emissionen sind durch den hohen Anteil an elektrischer Zugbeförderung prinzipiell geringer als auf der Straße, wo meist mit Verbrennungsmotoren gefahren wird.

Bei der Verkehrssicherheit ist die Schiene um zwei Größenordnungen besser aufgestellt, denn das Risiko, während der Fahrt zu verunglücken, ist pro PKW-Fahrt um den Faktor 113 höher als bei einer Bahnfahrt [3]. Für den Verkehr allgemein lässt sich daher der größte Nutzen durch eine Verlagerung des Personenverkehrs auf die Bahn erzielen.

b) Reisezeiten

Die Zielvorgaben im Entwurf des BVWP für die Reisezeiten der Bahn fallen gegenüber dem Auto sehr großzügig aus. Insbesondere die Anbindung der Bahn an den nächsten IC-Bahnhof ist mit 60 Minuten viel zu lang, während für die PKW-Anbindung der Autobahnen 30 Minuten als Maßstab gelten [1, S. 66-67].

Angesichts der so niedrig angelegten Maßstäbe ist es nicht verwunderlich, dass im vorliegenden Entwurf die aktuellen Bahnfahrtzeiten in großen Teilen Deutschlands als bereits auf einem guten Niveau eingeschätzt werden und ein Ausbau als nicht dringend erforderlich bewertet wird. Dabei können die real erreichbaren Fahrtzeiten der Eisenbahn (bei Betrachtung aller Teile der Mobilitätskette) auf sehr vielen Relationen nicht mit dem Auto konkurrieren. Es sollte folglich eine Angleichung der Kriterien für Straße und Schiene bzw. eine Verschärfung der Maßstäbe für die Bahn erfolgen.

Um dem Ziel einer nachhaltigen, sicheren und ökologischen Verkehrspolitik näherzukommen, muss den Nutzern des Verkehrsträgers Straße die Bahn als eine leistungsfähige Alternative geboten werden. Das heutige Eisenbahnnetz ist teilweise veraltet und zudem soweit ausgelastet, dass es eine solche Verkehrssteigerung nicht aufnehmen könnte. Es sind daher generell deutlich höhere Infrastrukturinvestitionen in die Eisenbahn notwendig, als dies im vorliegenden BVWP-Entwurf vorgesehen ist.

3. Bewertung der Einstufung grenzüberschreitender Strecken in Richtung Polen

Die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) setzt sich vorrangig für bessere Schienenverbindungen zwischen Deutschland und Polen ein. Vor diesem Hintergrund ist der Ein-

gang der folgenden Projekte im BVWP positiv zu bewerten und deren zügige Fertigstellung wünschenswert:

- L14 ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
- N24 ABS Berlin – Görlitz, Abschnitt Königs Wusterhausen – Lübbenau
- N11 ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL

Weitere wichtige Projekte sind ebenfalls im BVWP eingetragen, jedoch nur in der zweitniedrigsten Kategorie „PB“ und mit dem Zusatz „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen“. Diese werden im Folgenden kommentiert:

- 2-027-V01 ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)

Die Einstufung „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen“ ist unverständlich, da die Planungen bereits laufen und fortgeschritten sind. Im Jahr 2012 wurde das deutsch-polnische Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Stettin (Szczecin) abgeschlossen, in dem eine Fertigstellung der Elektrifizierung bis 2020 als angestrebtes Ziel vereinbart wurde. Die Einhaltung des Staatsvertrags erfordert daher eine Einstufung des Projektes als „VB“.

Bei dieser Ausbaumaßnahme ist ferner zu berücksichtigen, dass die Baumaßnahmen während der regulären Stilllegung des petrochemischen Werks bei Schwedt/Oder durchgeführt werden müssen. Bestenfalls soll die Bauzeit für einen zweigleisigen Ausbau genutzt werden, um mögliche Nachfragesteigerungen abfedern zu können. Die Strecke ist als Verbindung der Metropole Berlin und des Bundeslands Brandenburg mit Stettin und der Wojewodschaft Westpommern von zentraler Bedeutung. Die Zahl von 8000 Kfz, die 2010 täglich den Autobahngrenzübergang Pomellen passierten, zeigt das Potential dieser Strecke [4, S. 9].

- 2-028-V01 ABS Cottbus – Görlitz

Über diese Relation wäre die Wiedereinführung des elektrischen Fernverkehrs Berlin – Wrocław am schnellsten möglich. Für eine Wiederaufnahme des Fernverkehrs ist zusätzlich der Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Cottbus – Lübbenau zur Beseitigung des dortigen Kapazitätsengpasses wünschenswert. Auf der Straße überquerten 2010 über 9.000 Kfz (Tendenz: 25% Anstieg) den Grenzübergang bei Forst/Lausitz, dementsprechend besteht hohe Nachfrage [4, S. 10]. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Cottbus – Horka – Görlitz einschließlich der Verbindungskurve Horka muss daher als VB in den BVWP Aufnahme finden.

- 2-029-V01 ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL

Bereits im Jahr 2003 wurde ein Staatsvertrag zwischen Polen und Deutschland abgeschlossen, der den Ausbau der Strecke auf eine Geschwindigkeit von 120 – 160 km/h sowie eine langfristige Elektrifizierung vorsieht. Auf polnischer Seite sind die vereinbarten Ausbaumaßnahmen bereits zu einem großen Teil erfüllt. Es besteht lediglich noch eine Elektrifizierungslücke zwischen Wegliniec (Kohlfurt) – Zgorzelec – Staatsgrenze D/PL. Die Elektrifizierung dieses Teilstücks ist in Polen bis zum Jahr 2020 geplant, deren Realisierung wird jedoch auch in Abhängigkeit von positiven Signalen bezüglich der Elektrifizierung des sächsischen Streckenabschnitts erfolgen. Im Jahr 2015 unterzeichnete der sächsische Verkehrsminister die Planungsvereinbarung für die Elektrifizierung des Abschnitts Dresden – Görlitz – Grenze D/PL. Der Vermerk „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen“ erscheint angesichts dieser Ausgangslage als überaus unverständlich.

Ohne die Elektrifizierung des grenzüberschreitenden Abschnitts erfolgt grenzüberschreitender Zugverkehr nur mit Fahrzeugen im Regionalverkehr, welche auf polnischer Seite die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h nicht ausnutzen können. Dies verteuert den Betrieb und gefährdete in der Vergangenheit bereits wiederholt den Erhalt der Verbindung. Ein Ausbau trägt zu einer deutlichen Wirtschaftlichkeitsverbesserung der Verbindung bei. Als Teil des Grundnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V ist der Streckenausbau dringend geboten, um die Wiedereinführung von Fernverkehren, aber auch die Verbesserung der Anbindung Ost Sachsens an den SPNV zu erleichtern.

Das Projekt 2-029-V01 ist folglich als „VB“ in den BVWP aufzunehmen.

Folgende weitere Projekte wurden nicht bewertet und erhielten die Einstufung „Kein Bedarf“:

- 1-387 Wiederaufbau: Karniner Brücke

„Die betroffene Strecke wird auch künftig nicht bzw. kaum durch SPFV oder überregionalen SGV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.“

In der Region ist ein jahrelanger Niedergang des SPFV zu verzeichnen. Aus diesem Grund nimmt der SPNV inzwischen viele Aufgaben des SPFV wahr. Allein die Bezeichnung des Verkehrs als SPNV rechtfertigt keine derartige Einstufung ohne detaillierte Begründung.

Die Verbindung war vor der Zerstörung 1945 eine reguläre Fernverkehrsstrecke, welche die Anbindung Usedom an Berlin innerhalb von zwei Stunden (statt heute über 3 h) ermöglichte. Nach Berechnungen der Usedomer Eisenbahnfreunde e.V. (Aktionsbündnis Karniner Brücke) wurde ein NKV von ca. 2,5 statt 0,78 ermittelt. Zudem wurden seitens der in Polen Zuständigen bereits positive Signale gesendet – so ist das Projekt „Usedom Crossing“ geplant [4], welches bei der Untertunnelung der Świna bei Świnoujście auch einen Eisenbahntunnel vorsieht und eine deutsch-polnische Bäderbahn ermöglicht. Die Aufnahme in den BVWP würde darüber hinaus die Voraussetzung für eine teilweise Förderung der Baukosten aus EU-Mitteln schaffen [4, S. 7][5]. Der Bau des Eisenbahntunnels ist jedoch nur sinnvoll, wenn auf deutscher Seite die Brücke ebenfalls gebaut wird.

Das Projekt B111-G10-MV OU Wolgast, welches die Einstufung „VB“ erhielt, steht trotz der geographischen Distanz in direkter Konkurrenz zum Projekt 1-387. Unverständlich ist die Einstufung angesichts der Umwelt- und Verkehrsprobleme, welche aufgrund des Autoverkehrs auf der Insel bereits heute bestehen und durch den Straßenbau noch verschärft würden.

Die Initiative fordert die Erstellung eines vollständigen Projektdossiers für das Vorhaben 1-387 und die Aufnahme in den BVWP 2030 als „VB“ sowie eine Streichung des Projektes B111-G10-MV OU Wolgast aus der Projektliste.

- 1-032 ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn)

„Aufgrund der geringen Nachfrage und vorteilhafteren Alternativstrecken in der Umgebung, hat der geplante Ausbau keinen Nutzen für den SPFV und den SGV. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.“

Entgegen dieser Bewertung wird die Strecke sehr intensiv genutzt (ca. 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag). Der Grenzübergang ist der nachfragestärkste Übergang nach Polen mit über 800 Reisenden am Tag [6, S. 12.] Alternativrouten für Straßen- und Schienenverkehr sind ebenfalls nicht vorhanden. Die Parallelstrecke Richtung Osteuropa (Berlin – Frankfurt (Oder)) ist übermäßig belastet. Die Ertüchtigungsmaßnahmen sind daher in Bezug auf die Mobilitätsförderung notwendig. Des Weiteren kann eine Anbindung an das KV-Terminal Frankfurt (Oder) hergestellt werden, um leistungsfähigen und umweltfreundlichen Güterverkehr zu gewährleisten.

Die Aufnahme der Strecke in den BVWP ist daher notwendig, wobei die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Linie das Ziel sein müssen.

- 1-044 ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary)

„Da die Strecke ab der deutsch-polnischen Grenze in Polen ebenfalls nicht elektrifiziert ist, wird die geplante Ausbaustrecke auch nach einer Elektrifizierung nicht durch überregionalen SGV und SPNV genutzt werden. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.“

An dieser Stelle ist eine abwartende Haltung auf beiden Seiten erkennbar. Da die polnischen Strecken in absehbarer Zeit nicht ausgebaut werden, baut Deutschland seine Strecken ebenfalls nicht aus. Für Verbesserungen muss jedoch auf einer Seite ein Anfang gemacht werden. Hier ist mindestens die Erstellung einer vollständigen Projektbewertung für den BVWP notwendig.

Angesichts der zahlreichen noch ausstehenden Projektdefinitionen für grenzüberschreitende, deutsch-polnische Schienenprojekte muss zunächst die Bewertung der genannten Projekte erfolgen, bevor der Bundesverkehrswegeplan 2030 verabschiedet werden kann. Um das Ziel einer nachhaltigen, sicheren und ökologischen Verkehrsentwicklung zu erreichen, muss insbesondere den Schienenverkehrsprojekten höhere Priorität als im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans eingeräumt werden. Der europäischen Dimension von Baumaßnahmen grenzüberschreitender Schienenverkehre ist mit einer Kategorie „Grenzüberschreitender/ Internationaler Bedarf“ Rechnung zu tragen.

Quellen:

[1] BMVI, Gesamtentwurf des BVWP, Stand März 2016

[2] https://www.ihk-berlin.de/blob/bihk24/produktmarken/politische-positionen-und-statistiken_channel/downloads/2251648/81ea7fc80eb8449f9e20b8fc48f7cc8a/Handlungsbedarf_fuer_den_grenzueberschreitenden_Verkehr_zwische-data.pdf, Zugriff am 01.05.2016

[3] <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/bahn-bei-sicherheit-vorn-zahl-der-strassenopfer-steigt/>, Zugriff am 01.05.2016

[4] <http://de.slideshare.net/Usedomspotter/vortrag-usedom-crossing-swinemnde-26042014>, Zugriff am 01.05.2016

[5] <http://www.karninerbruecke.eu/>, Zugriff am 02.05.2016

[6] ETC Transport Consultants GmbH, Handlungsbedarf für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen, Mai 2013