

Wachstumskerne der Schiene – Investitionsschwerpunkte der Zukunft

Michael Holzhey

Status quo: Investitionspolitik der Schiene am Scheideweg

Ausgangssituation:

- Mittelvolumen des Bundes für Investitionen 2004-2008 p.a.: rund 3,3 Mrd. EUR; ab 2009 eher weniger (3 Mrd. +/- 10%)
- 3,3 Mrd. gesamt – 2,5 Mrd. Bestandsnetz = **0,8 Mrd. Neu-/Ausbau**
- Gemessen an den Wünschen der Politik (BVWP) sind 800 Mio. „zum Leben zuwenig, zum Sterben zuviel“
- „66er-Liste“: **1** von 66 Projekten (**2%** der Investsumme) stammt aus BVWP 2003 - Rest aus BVWP `92 oder sogar vielfach `85.

- ☞ Jahresscheiben von 4 Mrd. EUR und mehr sind Geschichte
- ☞ Aber: Schock der Mittelverknappung kann heilsam sein, wenn die Investitionsschwerpunkte neu gesetzt werden
- ☞ Alleiniges Kriterium: **verkehrliche Bedürfnisse**

Beispiel für kostspielige Prestigeprojekte

VDE 8.1/8.2: Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig

- Jüngste Baukostenprognose: 7,8 Mrd. EUR
- Bis Ende 2004 verbaut: ca. 1,3 Mrd. EUR
- Folgerung I: Noch stehen 6,5 Mrd. EUR Invest aus – wenn Baukosten stimmen... (BVWP `92-Prognose: 6 Mrd. EUR...)
- Folgerung II: Sind pro Jahr 300 Mio. EUR verfügbar, ist die Fertigstellung 2027 zu erwarten. Derzeitiges Tempo: nach 2050...

- ☞ Point of no return ist noch längst **nicht** überschritten
- ☞ „Weiter so“ bedeutet: 6,5 Mrd. gutes Geld wird 1,3 Mrd. schlechtem Geld „hinterhergeworfen“!

Künftige Investitionsschwerpunkte I: Engpässe in Knoten

Knotenproblematik:

- Leistungsfähigkeit des deutschen Netzes krankt primär an Flaschenhälsen in relativ wenigen Knoten des Bestandsnetzes
- Problem ist jedermann bekannt, aber: Es passiert **nichts!**
- Sammelposition „Knoten“ rutscht auf der Prioritätenliste stets nach hinten, wenn Mittel knapp sind
- Grund I: Knoten zu beseitigen ist unspektakulär = politisch unattraktiv
- Grund II: BVWP-Methodik kann Nutzen der Knoten nicht abbilden

- Sonderprogramm Knoten, notfalls außerhalb des BVWP-Korsetts
- BVWP-Methodik weiterentwickeln
- LuFV mit der DB insbes. auf Knoten ausrichten

Künftige Investitionsschwerpunkte II: Seehafenhinterlandverkehr

1a) Hamburg, Bremen, Jadeport Wilhelmshaven:

- ➔ Rotenburg – Verden, Nienburg – Minden
- ➔ 3. Gleis Stelle – Lüneburg (- Uelzen)
- ➔ Güterumgehungsbahn Hamburg
- ➔ Wilhelmshaven – Oldenburg

1b) ARA-Häfen:

- ➔ Betuwe-Verlängerung: Emmerich - Oberhausen (- Duisburg)
- ➔ Eiserner Rhein

Künftige Investitionsschwerpunkte III: Alpenquerender Verkehr

ABS/NBS Karlsruhe - Basel:

- ➔ Zu-/Ablauf NEAT (Lötschberg 2007, Gotthard 2015)
- ➔ Geplante Inbetriebnahme: 2019
- ➔ Baukosten 4,6 Mrd., verbaut 1,6 Mrd., d.h. 3 Mrd. fehlen noch
- ➔ = Offenburg – Basel außer Katzenbergtunnel (ca. 2/3 der Strecke) + 4 km Lückenschluss bei Rastatt

➔ Herausragender Kandidat für **PPP**-Referenzprojekt

Künftige Investitionsschwerpunkte IV: Osteuropa-Verkehr

Niederschlesische Magistrale (Dessau – Hoyerswerda – Horka – Breslau):

- ➔ Derzeitige Strecke ist völlig marode und leistungsschwach
- ➔ Investitionsvolumen: je nach Ausstattungsstandard und regionaler Ausdehnung 400 Mio. bis 1 Mrd. EUR
- ➔ Nutzerkreis: Polnische Importkohle, sonstige Osteuropaverkehre

Künftige Investitionsschwerpunkte V: Bayrisches Chemie-Dreieck

München – Mühldorf - Freilassing:

- ➔ Bayrisches Chemie-Dreieck stellt 25.000 Arbeitsplätze bereit
- ➔ Abzweig Tüßling – Burghausen bände Wacker Chemie an
- ➔ Baukosten: ca. 300 Mio. EUR
- ➔ SPNV würde deutlich profitieren

Fazit

- Staatliche Mittel sind auf absehbare Zeit hochgradig knapp
- Politik kann Handlungsspielraum nur erweitern,
 - wenn rational investiert wird
 - privates Kapital und Know-how mobilisiert werden
- Künftig muss gelten: Weniger ist mehr, Konzentration statt Gießkanne

