



Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für RWTH Aachen /
Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten
genehmigt von DVV Media Group, 2018.

Analyse der Umsetzung von Aus- und Neubauvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2003

Die im Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte stellen einen wichtigen Aspekt zum Ausbau des deutschen Verkehrsnetzes und zur Wahrung einer guten Betriebsqualität dar. Das Ziel muss dementsprechend eine zügige und möglichst reibungslose Umsetzung sein. In diesem Beitrag soll der Umsetzungsstand der in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommenen Vorhaben vorgestellt werden.

1. EINLEITUNG

„Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sichern die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und sorgen für die Stärkung strukturschwacher Räume. Sie schaffen die Grundlage für eine nachhaltige Mobilität von Menschen und Unternehmen mit besserer Erreichbarkeit und höherer Lebensqualität.“

Dieses Vorwort aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 beschreibt die Wichtigkeit von Verkehrsinfrastruktur treffend. Es lässt jedoch anklingen, dass die Entwicklung von Räumen und Regionen auch von ihrer Infrastruktur abhängt. Ein wichtiges Ziel der Verkehrsplanung muss also sein, gleiche und gute Grundlagen für alle Regionen zu schaffen.

In Zeiten des demographischen Wandels, der zunehmenden Bevölkerungswanderung in die Städte und des Klimawandels kann die Verkehrsplanung jedoch auch zur Herausforderung werden.

Auf viele daraus resultierende Fragen soll der BVWP auf Bundesebene Antworten liefern. Er ist das wichtigste Verkehrsinstrument des Bundes. Die darin enthaltenen Projekte sollen das Bundesverkehrsnetz maßgeblich verbessern.

2. BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN

2.1. GRUNDLAGEN

Die Verantwortung für den Bau und Erhalt von Bundesverkehrswegen unterliegt dem

Bund und ist im Grundgesetz verankert (Art. 87e für Bundesschienenwege). Der BVWP stellt ein Planungsinstrument der Deutschen Bundesregierung dar, das unter anderem den groben Finanzrahmen für die geplanten Verkehrsprojekte absteckt. Er stellt allerdings kein detailliertes Finanzierungsprogramm dar und ist nicht gesetzlich bindend [1]. Er umfasst Bundesfernstraßen, -schienenwege und -wasserstraßen. BVWP umfassen einen Planungshorizont von 10–15 Jahren. Der aktuelle Plan wurde 2016 beschlossen und läuft bis 2030.

Nach dem Beschluss des BVWP erfolgt ein Entwurf zur Änderung der Ausbaugesetze (Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) für Bundesschienenwege). Erst wenn die Gesetzesänderung angenommen wurde, werden die Projekte aus dem BVWP in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze übernommen und sind damit verbindlich zu planen und mit Mitteln des Bundeshaushaltes zu finanzieren [2].

Projekte, die in den BVWP aufgenommen werden, werden in zwei Kategorien eingeteilt, den vordringlichen Bedarf (VB) und den weiteren Bedarf (WB). Die Projekte des VB sollen innerhalb des Planungszeitraums umgesetzt oder begonnen werden. Projekte des WB übersteigen voraussichtlich die Investitionsmittel, die bis dahin zur Verfügung stehen werden, und werden deshalb erst später umgesetzt [3].

2.2. METHODIK

Damit der BVWP Bezug auf die aktuellen politischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen hat, wird im Vorfeld zum BVWP eine Grundkonzeption veröffentlicht. Darin werden keine Projekte betrachtet, sondern die



B. Sc. Laura Isenhöfer
Wissenschaftliche Hilfskraft
am Verkehrswissenschaftlichen
Institut der RWTH Aachen
isenhoefer@via.rwth-aachen.de



M. Sc. Stephan Zieger
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
am Verkehrswissenschaftlichen
Institut der RWTH Aachen
zieger@via.rwth-aachen.de

Leitlinien für den BVWP und die Infrastrukturentwicklung erarbeitet. Dazu werden Kriterien entwickelt, die die Priorisierung der Investitionen ermöglichen, um einen realistischen finanziellen Rahmen aufzustellen [4]. Anschließend werden ausgehend von z.B. den aktuellen demographischen Entwicklungen konkrete Herausforderungen für die Infrastrukturentwicklung abgeleitet.

Weiterhin werden die Ziele für den BVWP definiert, die mit übergeordneten nationalen und europäischen politischen Zielen (z.B. Klimaschutzziele) im Einklang stehen. Auch der aktuelle Zustand der Verkehrswege wird analysiert, insbesondere im Hinblick auf Mängel, die im Verkehrsnetz auftreten und im Zuge des BVWP behoben werden können. Aus diesen Herausforderungen, Zielen und Netzmängeln werden Handlungskonzepte abgeleitet. Zuletzt wird ein Prioritätenkonzept entwickelt, das sicherstellen soll, dass die im BVWP ausgewählten Projekte mit den Zielen übereinstimmen und sie „für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrs [...] erforderlich und gesamtwirtschaftlich sinnvoll“ sind [4].

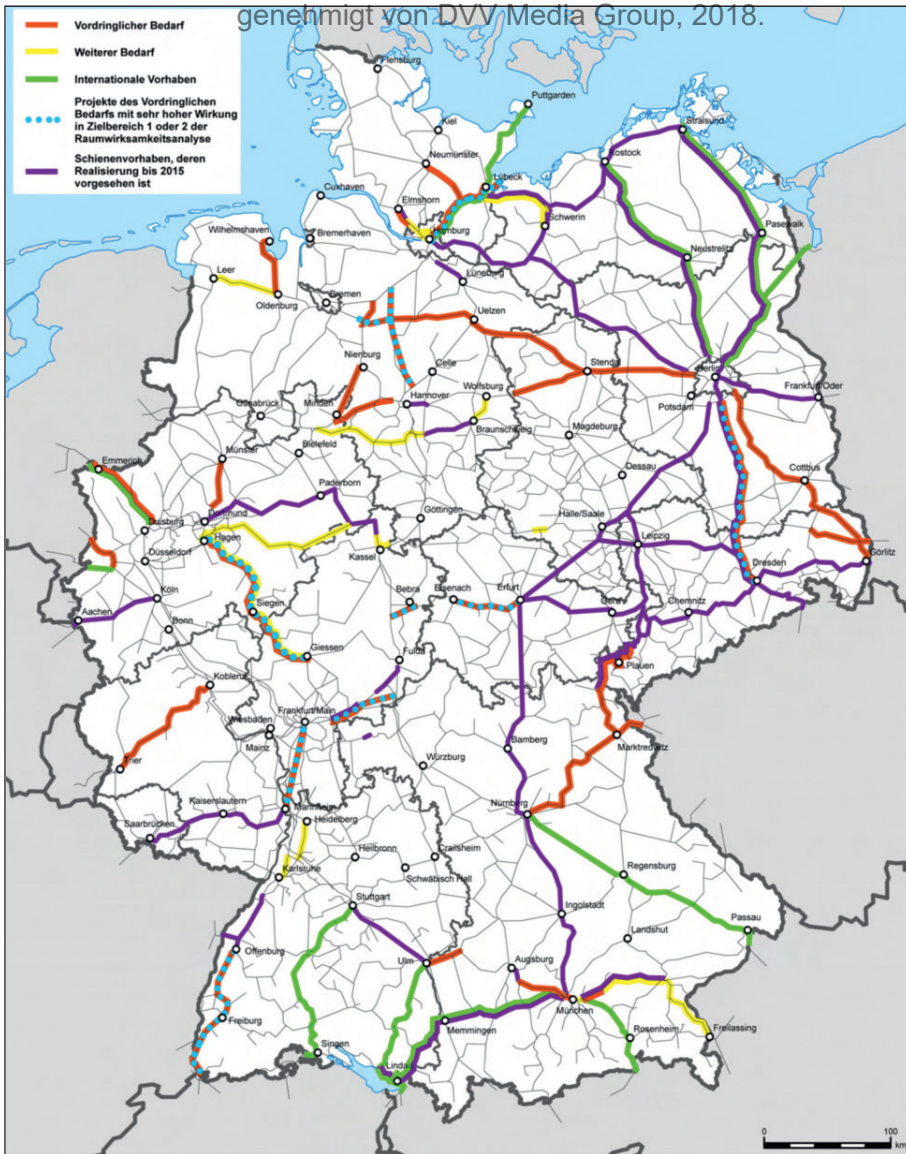


BILD 1: Schienenwegprojekte im BVWP 2003 [5]

Auf Grundlage dieses Konzepts können die einzelnen Projekte, die in den BVWP aufgenommen werden sollen, bewertet und in VB oder WB unterteilt werden.

Projektanmeldung

Projekte für den Bundesverkehrswegeplan kann jeder einreichen. Für den BVWP 2030 wurden mehr als 2000 Projekte „von Ländern, Abgeordneten, dem Bund selbst, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Bürgern, Verbänden und weiteren Akteuren“ eingereicht [3]. Dabei können entweder Projekte eingereicht werden, die bereits in alten BVWP aufgeführt, aber noch nicht umgesetzt wurden, oder gänzlich neue Projekte. Insbesondere neue Projekte werden einer Vorprüfung und Optimierung unterzogen, bevor sie im Hinblick auf die Ziele des BVWP bewertet werden. Alle Projekte, die diese Phase durchstanden haben, können in den BVWP aufgenommen wer-

den und werden umfassend bewertet, um über die Aufnahme in diesen entscheiden zu können.

Nutzen-Kosten-Analyse

Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) stellt eine der wichtigsten Beurteilungen der für den BVWP vorgeschlagenen Projekte dar. Durch sie kann sichergestellt werden, dass die aufgenommenen Projekte einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen haben. Es finden nur Projekte, die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mindestens 1 besitzen, Aufnahme in den BVWP, da sie ansonsten volkswirtschaftlich unrentabel wären.

Bei der NKA werden den Investitionskosten der Maßnahmen ihre monetarisierten Auswirkungen gegenübergestellt. Beispielhafte Wirkungen die im BVWP bewertet werden sind Veränderungen der Betriebskosten, der Reisezeit, der Verkehrssicherheit und der Abgasbelastung. »



ROPROFILE

ROBEL Kompetenzzentrum für Radsatz- und Drehgestellaufarbeitung

- Vollständiger Aufarbeitungsprozess für Lauf- und Triebradsätze in geprüfter Qualität
- Neue Radsatzpresse mit Lasermess-System für Radsatzgeometrien
- Maßgeschneiderte Mess- und Prüfstände
- Zertifiziert nach europäischen Standards

www.robel.com



Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für RWTH Aachen /
Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten

genehmigt von DVV Media Group, 2018.

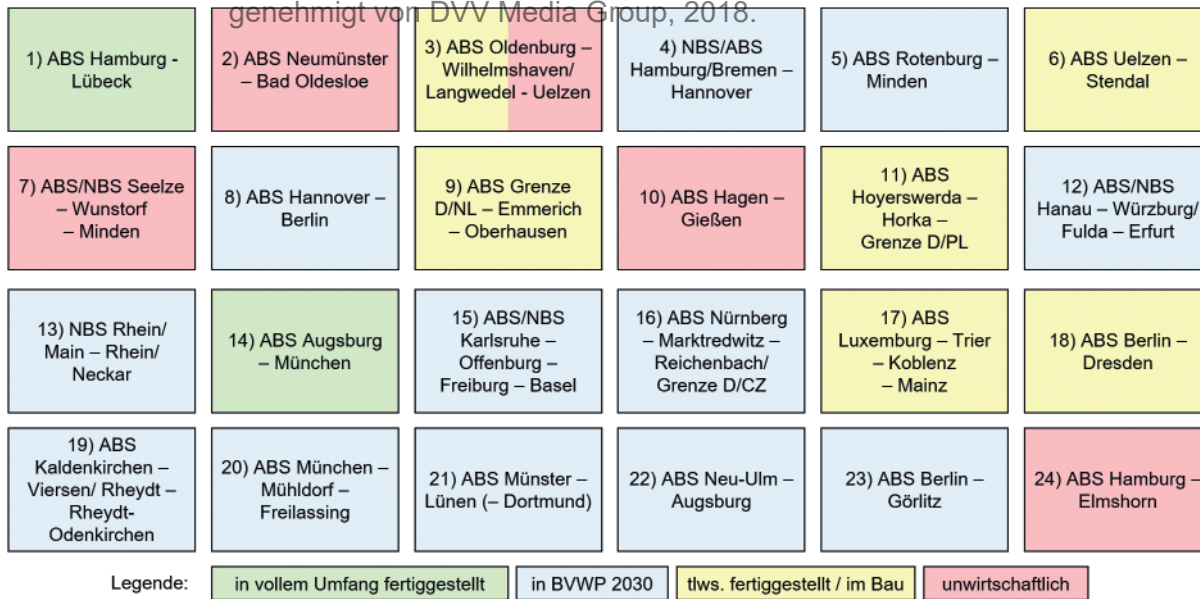


BILD 2: Alle Projekte des vordringlichen Bedarfs aus dem BVWP 2003 und ihr aktueller Status (eigene Abbildung, nach [3], [5], [6])

Weitere Beurteilungskomponenten im BVWP

Neben den direkten finanziellen Aspekten eines Projekts sind bei der Beurteilung zusätzlich die umwelt- und naturschutzfachliche sowie die raumordnerische Wirkung zu bewerten.

Insbesondere bei Umweltauswirkungen können nicht alle Nutzen bzw. negativen Auswirkungen direkt in Geldwerten ausgedrückt werden. Um Umweltbelange dennoch ausreichend berücksichtigen zu können, wird eine umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von allen Projekten vorgenommen, sofern die Auswirkungen nicht monetarisiert werden konnten.

Die Bewertung bestand für den BVWP 2003 [5] aus einer Umweltrisikoeinschätzung und einer Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitseinschätzung. Sie geben lediglich einen Hinweis, dass in den weiteren Planungen die Umweltbelange besonders zu berücksichtigen sind.

Weiterhin existiert die Bewertung der Projekte nach raumordnerischen Gesichtspunkten. Dabei steht die Behebung von Erreichbarkeitsdefiziten oder die Verbesserung der An- und Verbindungsqualitäten im Mittelpunkt [1]. Diese Beurteilung findet nur für den Personenverkehr statt, da ein vergleichbares Verfahren für den Güterverkehr bisher nicht entwickelt wurde.

3. ANALYSE DER PROJEKT-UMSETZUNG DES BVWP 2003

3.1. ÜBERBLICK ÜBER ALLE PROJEKTE DES VORDRINGLICHEN BEDARFS IM BVWP 2003

Für den BVWP 2003 wurden nach der zuvor genannten Methodik 24 Schienenprojekte für den VB bestimmt und sollten daher bis 2015 gebaut worden sein. Bei näherer Betrachtung fällt jedoch auf, dass dieses Ziel verfehlt wurde. Von diesen 24 Projekten

wurden 12 Projekte in den neuen BVWP 2030 aufgenommen. Manche jedoch in veränderter Form oder nur zum Teil, da manche Projekte (wie z.B. die ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/Grenze D/CZ (-Prag)) teilweise umgesetzt wurden und teilweise in den neuen BVWP aufgenommen wurden [3], [5].

Insgesamt sind es vier Projekte, die zum Teil begonnen oder umgesetzt wurden und teilweise im neuen Plan enthalten sind.

Weitere vier der Projekte (bzw. fünf, wenn das Teilprojekt Langwedel-Uelzen mitgerechnet wird) stellten sich bei Bedarfsplanüberprüfungen als unwirtschaftlich heraus oder fanden aus sonstigen Gründen weder die Umsetzung, noch eine Aufnahme in den BVWP 2030 [6].

Von den verbliebenen acht Projekten, die sich heute im Bau befinden oder abgeschlossen sind, wurden jedoch nur zwei Projekte, die ABS Hamburg - Lübeck und die ABS Augsburg - München, komplett so fertiggestellt, wie im BVWP 2003 angegeben. Alle weiteren Projekte wurden nur teilweise umgesetzt (wie z.B. die ABS Luxemburg - Trier - Koblenz - Mainz, bei der eine neue Moselbrücke fehlt) oder befinden sich noch im Bau (z.B. ABS (Amsterdam -) Grenze DE/NL - Emmerich - Oberhausen). Bild 2 kann entnommen werden, in welchem Status sich die jeweiligen Projekte zur Veröffentlichung des BVWP 2030 befanden.

Insgesamt stellt dies einen unbefriedigenden Überblick dar. Bedenkt man, dass der VB vorsieht, dass die Projekte darin innerhalb des Planungshorizontes umgesetzt bzw. begonnen werden sollen, sind 12 (teilweise) von 24 umgesetzte Projekte ernüchternd.



BILD 3: Räumliche Lage des Projekts ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen [7]

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für RWTH Aachen /
Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten

3.2. ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN /
LANGWEDEL – UELZEN DVV Media Group, 2018.

Bei dem Projekt Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen handelt es sich um zwei Teilprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003, die gemeinsam als ein Projekt unter der laufenden Nummer 3 im vordringlichen Bedarf geführt werden. Ein räumlicher Überblick ist in Bild 3 gegeben. Da das Teilprojekt Langwedel – Uelzen zunächst im Rahmen einer Bedarfsplanüberprüfung für unwirtschaftlich erachtet wurde [8] und aktuell als Teil eines Projektbündels als Alternative zu der ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover im BVWP 2030 beurteilt wird [3], wird an dieser Stelle lediglich das Teilprojekt Oldenburg – Wilhelmshaven betrachtet.

Bei der Strecke handelt es sich um eine ca. 50 km lange Strecke, die zu Planungsbeginn nicht elektrifiziert und überwiegend zweigleisig war. Die Strecke ist für den Seehafenhinterlandverkehr wichtig und soll die Anbindung des 2011 eröffneten JadeWeserPort in Wilhelmshaven verbessern. Es war dafür vorgesehen, die Strecke durchgehend zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren sowie die Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h anzuheben [5]. Gemeinsam mit der Elektrifizierung der Strecke Langwedel – Uelzen und dem dort geplanten elektronischen Stellwerk (ESTW) Soltau waren Investitionskosten von 196,3 Mio. € angegeben. Durch das Projekt wurde eine Nachfrageänderung von 218 Mio. tkm/Jahr bzw. 70 Zügen/Tag erwartet [7]. Die Beurteilung ergab ein NKV von 2,8 und keine raumordnerische Wirksamkeit [7].

Das Teilprojekt wurde in den Investitionsrahmenplan (IRP) 2006-2010 aufgenommen und sollte nach ersten Schätzungen im Jahr 2010 abgeschlossen sein [9]. Die DB Netz AG ging 2008 von einem frühesten Fertigstellungsdatum der Zweigleisigkeit von Ende 2011 aus. Erste Verzögerungen wurden 2009 bekannt. Der Ausbau sollte erst 2015 abgeschlossen sein, da Planungsfragen aufgetaucht seien, die mit dem Bund abgestimmt werden müssten [10]. Im November 2010 waren noch keine Bundesmittel für den Bau zugesagt. Lösung könnte ein Teilfinanzierung sein, die zunächst ein Budget von ca. 180 Mio. € alleine für die Herstellung der Zweigleisigkeit vorgesehen hat. Dadurch hätte sich der zweigleisige Ausbau bis Ende 2012 realisieren lassen können; die Elektrifizierung hätte sich jedoch auf Ende 2016 verschoben [11].

Im März 2011 wurde das Ausschreibungsverfahren für die Herstellung der Zweigleisigkeit eröffnet. Die Kosten waren bereits auf geschätzte 500 Mio. € angestiegen [12].

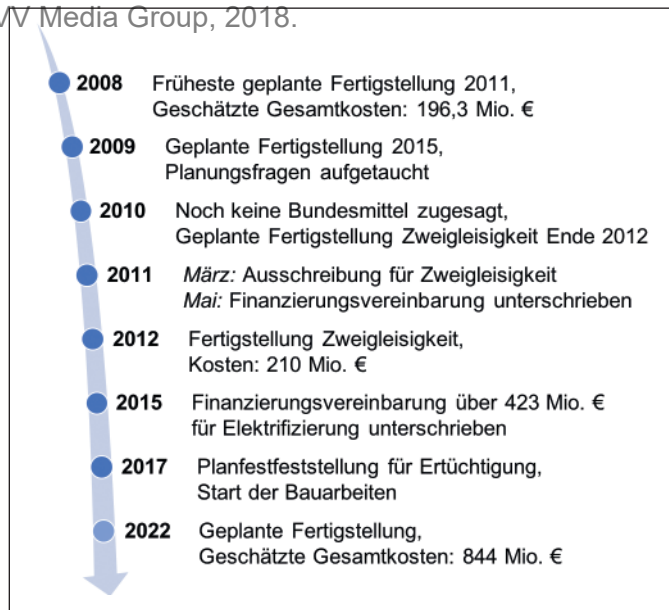


BILD 4:
Zeitstrahl des Projekts
ABS Oldenburg – Wil-
helmshaven/Lang-
wedel – Uelzen

Dennoch wurde im Mai desselben Jahres die Finanzierungsvereinbarung für dieses Projekt unterschrieben.

Nachdem im August 2012 die Inbetriebnahme der Bahnanlagen des JadeWeserPort erfolgte, wurde auch die durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven (für Kosten von 210 Mio. €) im Dezember in Betrieb genommen.

Die Ertüchtigung wurde auch 2015 noch nicht abgeschlossen; neue Kostenschätzungen gehen von Gesamtkosten von 844 Mio. € aus, um das Projekt samt Elektrifizierung abzuschließen [13].

In diesem Jahr wurde auch die Finanzierungsvereinbarung über 423 Mio. € für die Elektrifizierung unterschrieben. Der Bau soll im Sommer 2022 abgeschlossen sein [14].

Das letzte Planfeststellungsverfahren für die Ertüchtigung der Strecke war nach einigen Verzögerungen 2017 schließlich erfolgreich und der letzte Bauabschnitt konnte im April des Jahres beginnen. Alleine dieser Abschnitt wies Kosten von 97 Mio. € auf, da die Bodenverhältnisse dort, wie auch auf anderen Abschnitten, schwierig sind. Der Boden sei „butterweich“, sodass, neben einer »

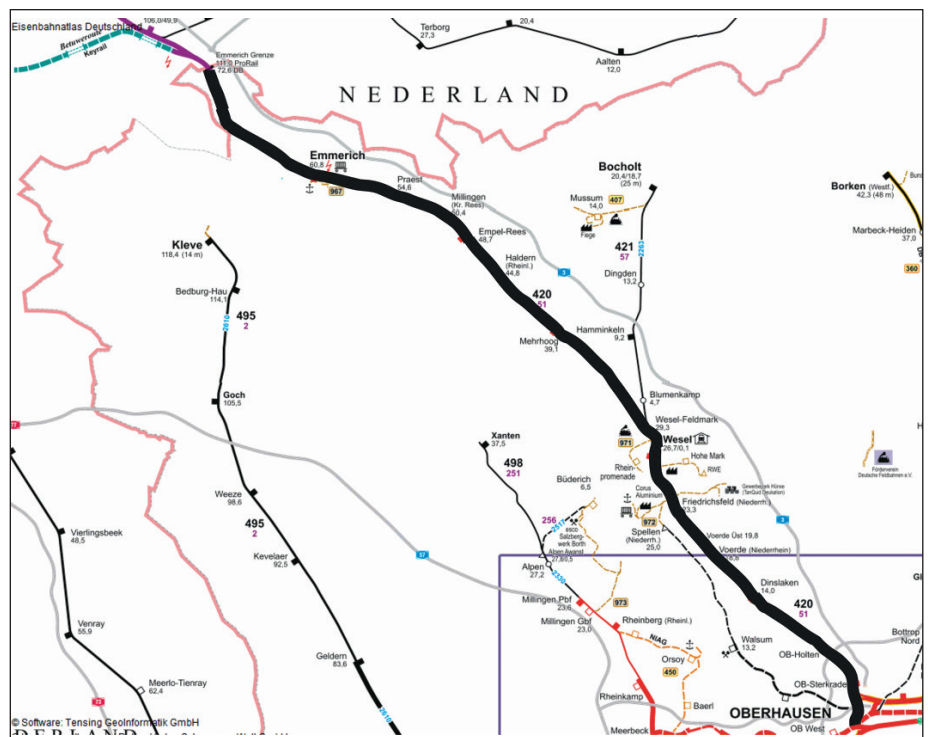


BILD 5: Verlauf der ABS (Amsterdam – Grenze DE/NL – Emmerich – Oberhausen) [7]

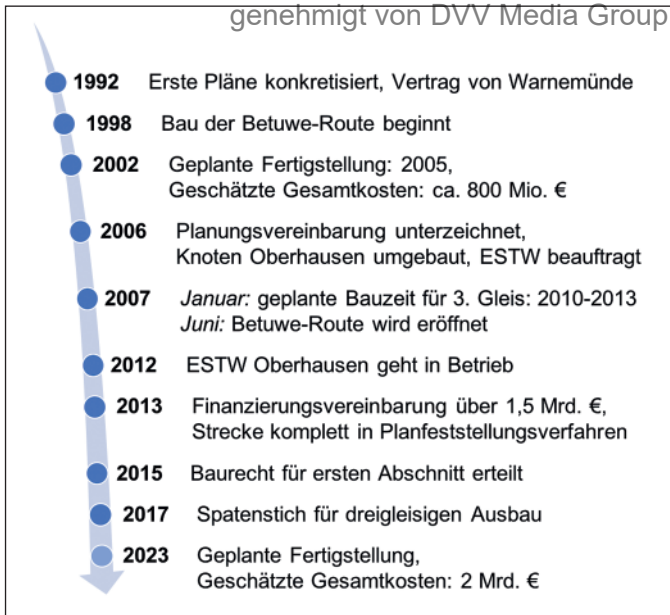


BILD6:
Zeitstrahl des Projekts
ABS (Amsterdam-) Grenze DE/NL-Emmerich-Oberhausen

Im Januar 2007 wurde vom deutschen Verkehrsminister und der niederländischen Verkehrsministerin eine Erklärung unterschrieben, nach der der Bau des dritten Gleises 2010 beginnen und 2013 abgeschlossen sein sollte. Im darauffolgenden März wurde jedoch bekannt, dass die DB Netz AG das Projekt vorerst nicht finanzieren wird. Im Juni des gleichen Jahres wird auf niederländischer Seite die Betuwe-Route nach 15 Jahren Bauzeit eröffnet [17].

Einen Schritt nach vorne gab es im Januar 2011, als der Projektbeirat ankündigte, dass das Projekt von Bund und Land finanziert werde, sobald das Baurecht vorliege. Man rechnete mit der Erlangung des Baurechts bis Ende 2012 [18]. Ende des Jahres befanden sich knapp die Hälfte aller Bauabschnitte des Projekts im Planfeststellungsverfahren. Die Finanzierung war zwar gesichert, die geschätzten Kosten lagen aber bereits bei 1,3 Mrd. €.

Nachdem 2012 das ESTW in Oberhausen in Betrieb ging, wurde im Juli 2013 eine verbindliche Finanzierungsvereinbarung für weiter gestiegene geschätzte Kosten von 1,5 Mrd. € unterschrieben. Ende 2013 lag das Baurecht noch immer nicht vor. Die Strecke befand sich jedoch komplett in der Planfeststellung.

Nach einigen Einwänden im Planfeststellungsverfahren wurde das Baurecht für den ersten Bauabschnitt schließlich im Oktober 2015 vom EBA erteilt. Der Spatenstich erfolgte im Januar 2017, zehn Jahre nach der Inbetriebnahme der Betuwe-Route [19]. Aus einem Dokument der Bundesregierung aus dem Jahr 2014 geht hervor, dass die Fertigstellung für 2023 mit Kosten von 2 Mrd. € angestrebt wird.

Während in den Niederlanden eine Strecke geplant und gebaut wurde, war in Deutschland, bei in etwa gleichzeitigem Planungsbeginn, noch nicht einmal die Planung abgeschlossen.

Bei ähnlichen (geplanten) Bauzeiten fällt die Planungszeit von etwa 25 Jahren in Deutschland besonders negativ auf.

Aufgrund des hohen NKV fällt die Kostensteigerung sicherlich weniger ins Gewicht als beim Projekt ABS Oldenburg-Wilhelms-
haven.

4. ANALYSE DER URSACHEN

Wie aus der Untersuchung der Projekte hervorgeht, ist eine Aufnahme in den BVWP alleine noch keine Garantie für eine (zügige) Umsetzung eines Projekts. Viele Gründe können noch immer gegen ein Projekt sprechen oder dessen Ausführung verzögern. Probleme im Planfeststellungsverfahren oder nicht

Fräs-Misch-Injektion an vielen Stellen, auf einer Länge von 1,5 km auch eine Fahrwegtiefergründung notwendig war.

Bis zum heutigen Zeitpunkt wurde also nur ein Teil des Projekts beendet. Die Elektrifizierung steht noch immer aus, die voraussichtliche zeitliche Verzögerung von gut zehn Jahren und die stark erhöhten Investitionskosten werfen Zweifel auf, ob das NKV noch zugunsten der Strecke ausfallen würde, wenn das Projekt heute bewertet werden müsste.

3.3. ABS (AMSTERDAM-) GRENZE DE/NL – EMMERICH – OBERHAUSEN

Die Strecke Emmerich – Oberhausen ist eine 73 km lange zweigleisige Strecke, welche die Niederlande mit dem Ruhrgebiet verbindet (vgl. Bild 5). Sie ist die deutsche Weiterführung der Betuwe-Route in den Niederlanden, die vom Nordseehafen Rotterdam bis zur deutsch-niederländischen Grenze führt. Beide Strecken sind wichtige Güterverkehrsstrecken, die Teil des TEN-Korridors Rotterdam – Genua sind. Auch für den Personenverkehr ist die Strecke von Bedeutung, da sie durch den ICE International die Städte Amsterdam und Frankfurt verbindet.

Das Projekt ABS (Amsterdam-) Grenze DE/NL – Emmerich – Oberhausen wird als laufende Nummer 9 des vordringlichen Bedarfs im BVWP 2003 geführt. Ziel dieses Projektes ist ein dreigleisiger Ausbau der gesamten Strecke, sowie eine Kapazitätserhöhung durch ein ESTW in Emmerich und damit einhergehender Blockverdichtung [5]. Weiterhin soll auf der Strecke eine Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit auf 200 km/h erfolgen. Diese Maßnahme wird unter den internati-

onalen Vorhaben im BVWP 2003 unter der laufenden Nummer 11 geführt [5].

Für den dreigleisigen Ausbau waren Investitionskosten von 572,6 Mio. € vorgesehen und Investitionskosten von 222 Mio. € für die Geschwindigkeitserhöhung. Das NKV für beide Projekte gemeinsam beträgt 5,3. Es wird eine veränderte Nachfrage im Personenverkehr von 31,1 Mio. Pkm/Jahr und im Güterverkehr von 1.611,5 Mio. tkm/Jahr erwartet. Die Raumwirksamkeit wird mit mittlerer Bedeutung angesetzt, da unter anderem eine Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten auf der Strecke von Arnheim nach Duisburg erreicht werden kann und ein Verlagerungspotenzial von PKW-Fahrten auf die Schiene besteht. Das Projekt weist ein mittleres Umweltrisiko auf, da einige Flora-Fauna-Habitat-Gebiete und Vogelschutzgebiete beeinträchtigt werden.

Erste Pläne wurden bereits 1992 im Rahmen einer Vereinbarung zur „Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs“ [15] konkretisiert. Auf niederländischer Seite wurde der Neubau der Betuwe-Route in dieser Vereinbarung festgelegt.

Im Jahre 2002, vor der Aufnahme in den BVWP 2003, ging man davon aus, dass die deutsche Strecke bis 2005 fertig gestellt sein könne, während in den Niederlanden der Bau der Betuwe-Route schon in vollem Gange war [16]. Nachdem die Strecke im BVWP aufgenommen war, fand sie auch Aufnahme in den IRP 2006 – 2010. Im Jahr 2006 wurde im Sommer eine Planungsvereinbarung für das dritte Gleis unterzeichnet. Der Knoten Oberhausen wurde bereits umgebaut und das ESTW in Emmerich in Auftrag gegeben. Ende des Jahres wurde auch die Umweltverträglichkeitsprüfung ausgeschrieben.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für RWTH Aachen /
Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten

genehmigt von: DVV Media Group 2018

gesicherte Finanzierung seien nur als wenige Beispiele genannt.

Auch wenn die Planungen reibungslos verlaufen, können weitere Kosten auftreten, wie die explodierten Kosten aufgrund der unerwarteten Bodenverhältnisse bei der ABS Oldenburg–Wilhelmshaven eindrucksvoll demonstrieren.

Oft sind es diese Kostensteigerungen, die Großprojekte in Deutschland in Verruf bringen. Aber auch bei kleineren Projekten stellt sich berechtigterweise die Frage, ob das NKV ein geeignetes Maß für die Bewertung eines Projektes ist, wenn die Kosten ohnehin oft größer sind als im Vorfeld angenommen. Doch auch die Nutzenrechnung lässt sich leicht manipulieren, denn beispielsweise eine Nachfrageschätzung kann konservativ oder optimistisch erfolgen. Und je nachdem wie sie ausfällt, kann sie große Wirkung auf das Endergebnis haben.

Aber auch die Umsetzungsrate der Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan kann kritisiert werden. Wenn die Projekte erst in die konkrete Planung gebracht werden, sobald sie in den Plan aufgenommen wurden und die Finanzierung komplett gesichert ist, muss von vorneherein davon ausgegangen werden, dass sich die Planungen über Jahre hinziehen. Die Umsetzung innerhalb des Planungshorizontes ist so oft nicht möglich.

Würden die Projekte in einem fortgeschritteneren Planungsstand eingereicht und bewertet werden, könnte sich das insgesamt positiv auswirken. Die Kosten könnten besser abgeschätzt werden und die nachfolgenden Planungen verkürzt sich, sodass schneller mit dem Planfeststellungs-

verfahren und dem Bau begonnen werden könnte.

Trotz der Kritik stellt der Bundesverkehrswegeplan ein sinnvolles Instrument der Verkehrsplanung dar. Insbesondere die intensiven Analysen im Vorfeld und die Priorisierung der Projekte sorgen für einen zielgerichteten und integrierten Ausbau der Infrastruktur, was bei einem so komplexen Netz, wie man es in Deutschland vorfindet, wichtig ist. ◀

Literatur

[1] Bundesregierung, „Meldung zum Bundesverkehrswegeplan 2030.“ 2016.
 [2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), „AusbauGesetze und nachgeordnete Planungsverfahren.“.
 [3] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), „Bundesverkehrswegeplan 2030.“ 2016.
 [4] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 - Langfassung.“ 2014.
 [5] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), „Bundesverkehrswegeplan 2003.“ 2003.
 [6] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen.“ 2010.
 [7] M. Gröbe, „Original-Abbild der Informationsseite zum BVWP 2003 des BMVB“.
 [8] Eurailpress, „Bedarfsplanüberprüfung: neun Strecken unwirtschaftlich.“ 2010.
 [9] Eurailpress, „JadeWeserPort: Mehdorn sichert Streckenausbau bis 2010 zu.“ 2006.
 [10] Eurailpress, „Jade-Weser-Port-Anbindung kommt verzögert.“ 2009.
 [11] Eurailpress, „Niedersachsen: Noch keine Bundesmittel für den Ausbau nach Wilhelmshaven.“ 2010.
 [12] Eurailpress, „Kosten für Schienenprojekte steigen weiter.“ 2011.
 [13] Eurailpress, „JadeWeserPort: Strecke bleibt bei Baumaßnahmen offen.“ 2015.
 [14] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), „Bund und DB AG schließen Finanzierungsvereinbarung zur Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven.“ 2015.

[15] Der Bundesminister für Verkehr, „Bekanntmachung der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten des Königreichs der Niederlande über die Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüterverkehrs.“ 1992.
 [16] Eurailpress, „Betuwe-Lijn erhält in Deutschland leistungsfähigen Anschluss.“ 2002.
 [17] Eurailpress, „Betuwe-Route nimmt Betrieb auf.“ 2007.
 [18] Eurailpress, „Ausbaustrcke Emmerich – Oberhausen: Drittes Gleis und Lärmschutz soll kommen.“ 2011.
 [19] Eurailpress, „Güterverkehrskorridor: Spatenstich für Ausbau Oberhausen – Emmerich.“ 2017.

▶ **SUMMARY**

Analysis of the implementation process of the expansion and new construction plans listed in the Federal Traffic Infrastructure Plan

This article sheds light on the implementation status of the projects embedded in the Federal Traffic Infrastructure Plan of 2003. First, the necessary basic elements for implementing the Infrastructure Plan are presented. Subsequently, in an overview, the projects to be implemented are described and their status will be examined carefully. It has been found that only half of the projects were in fact or will be implemented. By way of illustration, two projects are examined in detail and the occurring problems and deficiencies are conclusively subsumed.

STRAILWAY DIE KUNSTSTOFFSCHWELLE

➤ **DIE ALTERNATIVE FÜR IHRE BRÜCKEN**

- ◆ schont die Umwelt
- ◆ Lebensdauer mindestens 50 Jahre > niedrige Life-Cycle Kosten
- ◆ gute Ökobilanz durch die Verwendung von Sekundärrohstoffen
- ◆ hervorragende Bearbeitbarkeit und ausgezeichnetes Handling von Gleis-, Weichen- und Brückenschwellen

Besuchen Sie uns auf der InnoTrans, 18.09.–22.09.2018, Halle 25, Stand 226.

KRAIBURG STRAIL GmbH & Co. KG > STRAIL | STRAILastic | STRAILWAY
 D-84529 Tittmoning // Göllstraße 8 // tel. +49|86 83|701-0 // info@strail.de // www.strail.de

