

Veranstaltung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag:

Staatssekretär Ferlemann: Zielnetz 2030 der Deutschen Bahn ist Bestandteil im Bundesverkehrswegeplan

Berlin, 25. Februar 2016 – „Mit dem künftigen Bundesverkehrswegeplan werden wir das so genannte Zielnetz 2030 der Deutschen Bahn realisieren können. Dabei steht die Engpassbeseitigung auf den Hauptachsen und Knoten des Verkehrsnetzes im Vordergrund. Ebenso werden die internationalen Verpflichtungen Deutschlands durch Staatsverträge erfüllt. Insgesamt sollen bis zu zwei Drittel der Mittel für den Bundesverkehrswegeplan in den Erhalt fließen“, so **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, beim Parlamentarischen Abend, ausgerichtet vom Deutschen Verkehrsforum (DVF), vorab über den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Auch für den Vorsitzenden der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag, **Martin Burkert MdB**, war der Grundsatz Erhalt vor Neubau und der Fokus auf überregional bedeutende Verkehrswege besonders wichtig. Die Verlagerung auf die Schiene sei Konsens, so Burkert, wozu man ein gut ausgebautes Schienennetz benötige.

„Wir haben mit dem Zielnetz 2030 ganz konkrete Vorstellungen zur perspektivischen Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in die Bundesverkehrswegeplanung eingebracht. Dank der definierten Maßnahmen für dringend erforderliche Kapazitätssteigerungen auf Korridoren und in Knoten können wir – so meine feste Überzeugung – die Attraktivität der Schiene deutlich steigern“, erklärte **Dr. Volker Kefer**, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender und Vorstand Infrastruktur, Dienstleitungen und Technik der Deutschen Bahn AG.

Staatssekretär Ferlemann plädierte dafür, dass bei der DB Netz AG ein Planungsvorrat bei kleinen, mittleren und großen Projekten im Bereich der Infrastruktur aufgebaut werde. Dazu sagte Kefer: „Unsere Infrastruktur ist ein Langläufer. Deshalb benötigen wir langfristige und verlässliche Finanzzusagen. Durch einen Planungsvorrat für Neu- und Ausbauprojekte können wir jetzt noch besser und flexibler agieren, wenngleich die konkrete Ausgestaltung derzeit noch zwischen Bund und Bahn abgestimmt wird.“

Für Nichtbundeseigene Eisenbahnen – also die Privatbahnen – ist das Baustellenmanagement ein ganz besonders heikles Thema. **Stephan Krenz**, Vorsitzender der Geschäftsführung Abellio GmbH erwartet von der DB Netz AG vor allem einen reibungslosen Bau und Erhalt mit möglichst geringen Einschränkungen für den Bahnbetrieb: „Die zahlreichen geplanten Investitionen in den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes über den neuen Bundesverkehrswegeplan und LuFV II sehen wir positiv. Die Umsetzung ist für die Wettbewerbsbahnen das Problem, insbesondere das Baustellen-Management ist ein Riesenthema. Hier müssen wir bei allen Bemühungen noch besser werden. So sollten die Planungsentscheidungen nicht allein dem Netzbetreiber überlassen werden, sondern auch die Fahrgäste, die Aufgabenträger und die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen bei der Baustellenplanung mitentscheiden dürfen. Bei der Umsetzung müssen lohnenswerte Anreize für DB Netz geschaffen werden, auch ihre Zusagen einzuhalten. Das beinhaltet mögliche Boni, aber auch die Beteiligung von DB Netz an Pönalen, die den EVU baustellenbedingt auferlegt werden.“ Kefer sagte an dieser Stelle eine bessere Abstimmung mit den Wettbewerbsbahnen beim Baustellenmanagement zu.

Aus seiner Projekterfahrung heraus empfahl **Prof. Konrad Bergmeister**, Vorstand Brenner Basistunnel BBT SE, die Kosten der Verkehrsprojekte im BVWP von Anbeginn solide zu kalkulieren und unter Berücksichtigung der Inflationsrate jährlich fortzuschreiben. Dadurch könnten Verzögerungen auch bepreist werden. Gleichzeitig müsste eine fundierte Analyse frühzeitig auf kalkulierbare Risiken hinweisen und finanzielle Puffer für vorab nicht erkennbare Risiken einberechnen. Bei der Bauausführung und Erhaltung müsse die maximale technische Lebensdauer der Infrastruktur berücksichtigt werden - beim Brenner-Basistunnel beispielsweise 200 Jahre. Dadurch würde letztendlich mit Blick auf den Lebenszyklus auf lange Sicht kostengünstiger gebaut.