



Foto: DB AG/Univ-Miethe

## Bundesverkehrswegeplan

# Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland

**Wolfgang Bohrer**, Leiter Infrastrukturplanung und -projekte, DB AG, Frankfurt am Main



Das prognostizierte Wachstum im Schienenverkehr macht es erforderlich, die Kapazität des Netzes zu steigern und Engpässe zu beseitigen. Die Deutsche Bahn hat eine Reihe von Projektvorschlägen erarbeitet, die Eingang in den vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans gefunden haben.

„Mehr Verkehr auf die Schiene“ zu bringen, ist nicht erst seit der Bahnreform das ureigene Ziel der Infrastruktur. Um dieses Wachstumsziel zu erreichen, muss die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur kontinuierlich gesteigert werden, um die Attraktivität der Eisenbahn zu verbessern. Auf Basis der Megatrends, wie zum Beispiel der demografischen Entwicklung oder der Entwicklung der Wirtschaftsleistung, wird eine deutliche Verkehrssteigerung auf der Schiene bis 2030 prognostiziert. Dieses Wachstumspotenzial kann mit der Bestandsinfrastruktur nicht bewältigt werden, da Kapazitätsengpässe auf den Hauptkorridoren und in den Großknoten bestehen.

Die notwendigen Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur wurden im Rahmen der Analysen und Bewertungen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ermittelt. Der BVWP 2030 bildete die Grundlage für die Überarbeitung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Bundestag und Bundesrat haben der Gesetzesänderung zugestimmt und der „neue“ Bedarfsplan ist zum 29. Dezember 2016 in Kraft getreten. Basis für die BVWP-Bewertung waren insbesondere die von den Bundesländern, den Interessenverbänden und der Deutschen Bahn im Jahr 2013 eingebrachten Projektvorschläge. Die Projektvorschläge der Deutschen Bahn wurden auf Basis der Netzentwicklungsstrategie „Netzkonzeption 2030“ abgeleitet. Ziel der Konzeption ist die kundenorientierte Infrastrukturentwicklung durch Kapazitätssteigerung auf den Hauptkorridoren und in den Knoten.

## Projekte im vordringlichen Bedarf

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analysen unterzogen und in vier Dringlichkeitskategorien eingruppiert. Die Kategorie „Laufende und fest disponierte Projekte“ enthält 37 Projekte in der Realisierungsphase beziehungsweise bereits realisierte Projekte. Die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ enthält 27 Maßnahmentitel von herausgehobener Bedeutung für den Schienenverkehr, darunter die folgenden:

- Mit der Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg/Bremen–Hannover wird die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen durch einen leistungsfähigen Schienenanschluss abgesichert.
- Der Ausbau des Ostkorridors von Uelzen nach Regensburg schafft einen zusätzlichen Laufweg für den Güterverkehr zum heute genutzten Nord-Süd-Korridor.
- Ebenso werden durch den Ausbau des Westkorridors zwischen Frankfurt und Basel sowie zwischen Hagen und Hanau Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr steigen. Die NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar, der Ausbau der Ruhr-Strecke sowie die Finalisierung der Strecke von Karlsruhe nach Basel sind hier als zentrale Maßnahmen zu nennen.

Ferner sind im vordringlichen Bedarf Projekte wie der Rhein-Ruhr-Express und Hanau–Fulda/Würzburg enthalten, die neue Angebotskonzepte im Personenverkehr ermöglichen. Die Deutsche Bahn begrüßt in Summe die Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“, die eine hohe Übereinstimmung mit den Maßnahmenvorschlägen der „Netzkonzeption 2030“ zeigen.

## Potenzieller Bedarf

In die Kategorie „Potenzieller Bedarf“ wurden 46 Maßnahmen eingruppiert. Die Untersuchungen für diese Maßnahmen dauern noch an. Neben zahlreichen Streckenmaßnahmen, wie die ABS Lübeck–Schwerin oder die ABS Münster–Lünen umfasst diese Kategorie insbesondere die Großknoten (Hamburg, Hannover, Köln, Frankfurt, Mannheim, München) sowie das 740-Meter-Netz (Maßnahmen, um 740 Meter lange Züge durchgängig fahren zu können), die noch final zu bewerten sind. Die Deutsche Bahn erwartet, dass die Bewertungen zeitnah abgeschlossen werden. In der Kategorie „Weiterer Bedarf“ sind bis dato keine Maßnahmen enthalten. Mit dem vorliegenden BVWP und dem Bedarfsplan können BMVI und Deutsche Bahn nun die Umsetzungsschritte zur Weiterentwicklung der Infrastruktur planen. ■