

Brenner Nordzulauf im Inntal.

Politische Entscheidung, Verkehrspolitik, Bedarf, Verkehrsplanung, DB Netz AG.

Die Veränderungen im Lebensraum Inntal und Rosenheimer Land werden massiv und nachhaltig sein. Personenzüge bis zu 230 km/h schnell werden auf oberirdischen Trassen und durch Tunnel das Inntal durchschneiden. Eine Großbaustelle mit mehreren 100 m Breite und massiven Erdbewegungen wird das Inntal über Jahre belasten. Der Güterverkehr wird auf der Bestandsstrecke abgewickelt, der schnelle Personenverkehr auf der neuen Strecke.

In diesem Zusammenhang gilt es die Thematik Verkehrspolitik, Bedarf, Verkehrsplanung, Deutsche Bundesbahn AG zu betrachten. Insbesondere erhalten Sie einige Informationen zum politischen Willen, aktuellen Verkehrsprognosen, dem Bundesverkehrswegeplan, Nutzen-Kosten Analyse sowie dem Bundeschienenwegeausbaugesetz.

Politischer Wille

Bereits 1971 hat sich eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Deutschen Bundesbahn österreichischen Bundesbahn und italienischen Bundesbahn mit dem Projekt Brenner Basistunnel formiert.

1996 wurde dann vom europäischen Parlament der Aufbau eines transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes beschlossen. Heute ist der Brenner Nordzulauf ein Bestandteil im sogenannten Scan mit Korridor mit einer Verbindung von Finnland durch Deutschland und Österreich bis in den Süden von Italien.

2002 hat sich eine trilaterale Arbeitsgruppe gegründet um die entsprechenden Maßnahmen zur Errichtung des Brennerbasistunnels einzuleiten.

2009 wurde dann der Brenner Aktionsplan in Kraft gesetzt.

1971

Beschluss zur Bildung einer „**Arbeitsgruppe Achse Brenner**“ aus Fachvertretern der DB, ÖBB, FS, und Ausarbeitung einer Studie über die neue Brennerbahn mit Basistunnel.

1996

Entscheidung Europäisches Parlament: Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, Der Brenner Nordzulauf ist Bestandteil des ScanMed Corridor (RFC 3/CORE 5/TEN-V).

2002

Vereinbarung der **trilateralen Arbeitsgruppe** zu Maßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner-Basistunnels: Vereinbarung von Maßnahmen die kurz-/mittelfristig bzw. im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner-Basistunnels umgesetzt werden sollen.

2009

Memorandum von Rom mit Aktionsplan 2009–2022: Absichtserklärung über die Umsetzung der Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo **mit Inkraftsetzung des Brenneraktionsplans 2009** und der darin enthaltenen Maßnahmen

2012

Regierungsvereinbarung über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München – Rosenheim – deutschösterreichische Grenze – Kundl/Radfeld – Innsbruck (**„Vertrag von Rosenheim“**)

Ein wesentlicher Schritt zur Festlegung eines dritten und vierten Gleises war 2012 ein Staatsvertrag .

Der Staatsvertrag¹ ist die Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich über die koordinierte Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München - Rosenheim - deutsch-österreichische Grenze - Kundl - Innsbruck so genannter Staatsvertrag (Rosenheim) vom 15.6.2012.

Wichtige Textpassagen im Staatsvertrag vom 15.6.2012

..., Wonach die Schienenstrecke München - Verona entsprechend den Kapazitiven Erfordernissen in drei Stufen vier gleisig ausgebaut werden soll,

... In der Erkenntnis dass der in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 2010 ermittelte Ausbaubedarf des deutschen Brennerzulaufs ergeben hat das zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten für die prognostizierten Verkehre der Bau zweier zusätzlicher Gleise im Streckenabschnitt München deutsch-österreichische Grenze -/Kundl/Radfeld erforderlich wird

... In dem Willen, die Verkehrsprognosen regelmäßig (etwa alle fünf Jahre) zu aktualisieren und abzustimmen und auf dieser Grundlage sowie auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus regelmäßig gemäß den nationalen Vorgaben zu überprüfen

Art. 1:... Bei diesem Ausbau sollen auch Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über das deutsche Hoheitsgebiet, die Gegenstand einer eigenen Studie sind, berücksichtigt werden.

Art. 5:... Diese Vereinbarung bleibt in Kraft solange sie nicht von einer Vertragspartei mit einer Frist von drei Monaten gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich gekündigt wird.

Die erste Kernaussage ist das die Schienenstrecke München Verona entsprechend den kapazitiven Erfordernissen viergleisig ausgebaut werden soll. Erfordernisse könnte man auch mit dem Wort Bedarf übersetzen.

Die Erkenntnis eines vier gleisigen Ausbaus stammt aus einer Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege vom November 2010 in Deutschland . Diese Verkehrsprognose sagt das zwei zusätzliche Gleise zwischen München und der österreichischen Grenze notwendig sind.

Eine wichtige Aussage ist dass die Verkehrsprognosen etwa alle fünf Jahre überprüft werden sollen und dass damit der Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Projektes nach nationalen Vorgaben zu überprüfen ist. D.h. erfüllt ein Projekt nicht die nationalen Vorgaben des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit, könnte es unter Umständen nicht umgesetzt werden.

Im Art. 1 wird auch der Ausbau des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg auf deutschem Hoheitsgebiet berücksichtigt. Somit regelt der Staatsvertrag nicht nur den Brenner Nordzulauf sondern nimmt auch Einfluss auf die Abwicklung österreichischen Schienenverkehrs über Deutschland.

Interessant ist hierbei das im Art. 5 eine mögliche Kündigung des Staatsvertrages mit einer Frist von drei Monaten vorgesehen ist, dies lässt den Schluss zu Falls Voraussetzungen nicht gegeben sind der Staatsvertrag auch beendet werden könnte.

Planungsprozess Verkehrsinfrastruktur

Zunächst werden Verkehrsverflechtungsprognosen erstellt, aufgrund der Prognose wird dann ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan² aufgenommen. Für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan sind verschiedene Voraussetzungen also nationale Vorgaben notwendig. Der Bundesverkehrswegeplan hat noch keine Rechtswirksamkeit. Für die Rechtswirksamkeit eines Projektes ist dann die Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes notwendig. Ist dies geschehen dann könnte am Ende ein Planfeststellungsverfahren erfolgen.



Die Studie "Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht vom November 2010"³ wurde auch als Grundlage für den Staatsvertrag verwendet. Das Bundesverkehrsministerium beauftragt in der Regel immer wieder die gleichen Institutionen um eine Verkehrsprognose zu erstellen. Die o.g. Verkehrsstudie von 2010 wurde bereits 2014 von einer unabhängigen Gutachtergruppe⁴ bewertet. Hierbei stellte sich raus dass das Nutzen Kosten Verhältnis von 1,2 nicht plausibel ist. Hierzu muss man wissen dass das Nutzen Kosten Verhältnis eine wesentliche Vorgabe ist um im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen zu werden und letztendlich um im Bundesschienenwegeausbaugesetz in den Bedarfsplan zu kommen. Ist die Nutzen- Kosten-Analyse kleiner 1, ist keine Wirtschaftlichkeit und damit kein volkswirtschaftliches Interesse gegeben. Im Weiteren stellte die Studie fest dass die veranschlagten Kosten von 2,6 Milliarden € für das Projekt im günstigsten Fall um 1 Milliarde zu gering geschätzt wurden allein hierdurch würde das Nutzen-Kosten-Analyse auf 0,8 sinken Ebenfalls wurde in der Studie klar dass die berechneten Güterzugzahlen für das Jahr 2025 viel zu hoch sind.

Das Bundesministerium selber ist zu einer Bedarfsplanprüfung verpflichtet. Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes⁵ wurde festgestellt dass die Bearbeitungstiefe gering ist und die Schätzung der Investitionskosten mit Unsicherheiten behaftet ist. Das ermittelte Nutzen Kosten Verhältnis gibt Anlass die Bearbeitungstiefe zu erhöhen, damit die Belastbarkeit des Bewertungsergebnisses verbessert ist.

Aktuelle Verkehrsverflechtungsprognose⁶ bis zum Jahr 2030

Hierbei schreibt das Bundesministerium für Verkehr, dass es eine unabdingbare Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan ist, eine realistische und belastbare Prognose über die zukünftige Entwicklung des Güter und Personenverkehrs zu haben.

Ist die Belastbarkeit der Zahlen der Verkehrsprognose, insbesondere die realistische Entwicklung des Transportaufkommens und der Transportleistung zwischen 2010 und 2030, gegeben?

Transportaufkommen

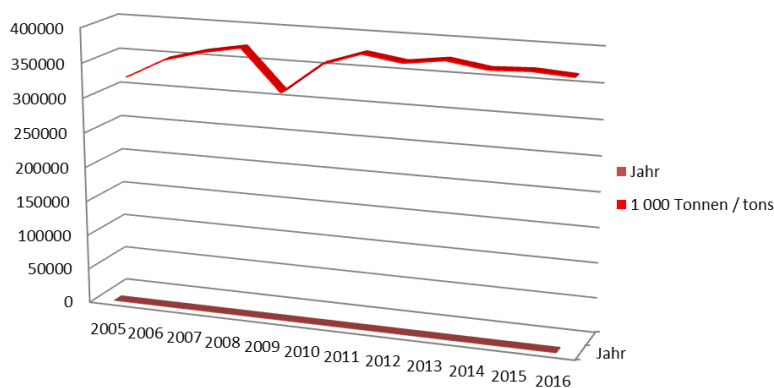
	2010		2030		Veränderung 2010 bis 2030 in Prozent
	Millionen Tonnen	Anteil in Prozent	Millionen Tonnen	Anteil in Prozent	
Schiene	358,9	9,7	443,7	10,2	23,6
Straße	3.116,1	84,1	3.639,1	83,5	16,8
Binnenschiff	229,6	6,2	275,6	6,3	20,0
Summe	3.704,7	100,0	4.358,4	100,0	17,6

Transportleistung

	2010		2030		Veränderung 2010 bis 2030 in Prozent	Transportweite in Kilometer		
	Milliarden Tonnen-kilometer	Anteil in Prozent	Milliarden Tonnen-kilometer	Anteil in Prozent		2010	2030	Veränderung 2010 bis 2030 in Prozent
Schiene	107,6	17,7	153,7	18,4	42,9	300	347	15,6
Straße	437,3	72,0	607,4	72,5	38,9	140	167	18,9
Binnenschiff	62,3	10,3	76,5	9,1	22,8	271	277	2,3
Summe	607,1	100,0	837,6	100,0	38,0	164	192	17,3

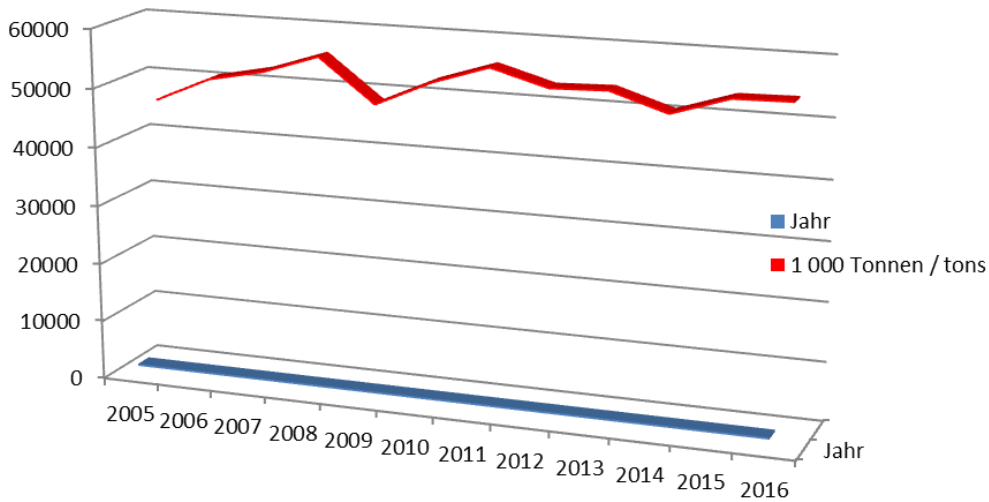
Verkehrsprognose 2030

Den Zahlen der Verkehrsprognose werden, die Ist-Zahlen des statistischen Bundesamtes der Jahre 2010-2016 aus dem Bericht von 6/17, gegenübergestellt. Es zeigt sich bei dem Transportaufkommen das derzeit nur eine jährliche Steigerung von 0,38 % pro Jahr vorliegt. Hochgerechnet auf den Zeitraum 2010-2030 bedeutet dies eine Steigerung von 7,6 % und nicht wie in der Prognose angegeben von 23 %. Ebenfalls sieht man, dass seit 2008 das Transportaufkommen konstant bleibt.



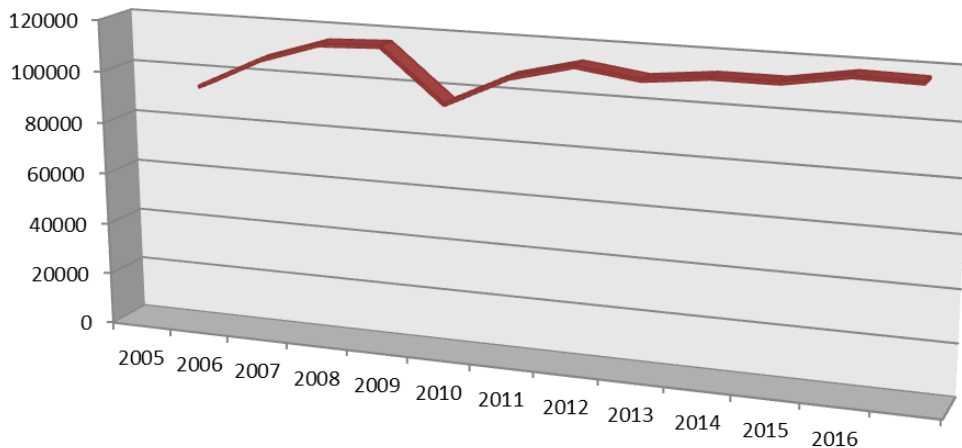
Statistisches Bundesamt Bericht 6/2017 ⁷

Das Statistische Bundesamt weist auch die Zahlen separat für die Bundesländer aus. Auch in Bayern ist die Nachfrage für den Güterverkehr seit 2008 konstant.



Bei der Transportleistung wird dieselbe Berechnung wie bei dem Transportaufkommen durchgeführt. Rechnet man die aktuellen Zahlen nun auf den Zeitraum von 2010-2030 hoch ergibt sich eine Steigerung des Transportaufkommens um 23,5 % und nicht um 42,9 % wie die Prognose ausweist. Hier liegt die Prognose um knapp 50 % daneben.

Mill. tkm / Mio. ton-km



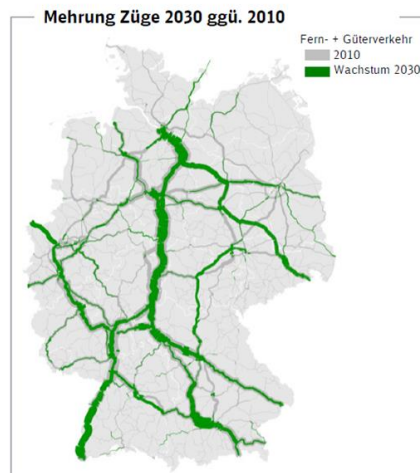
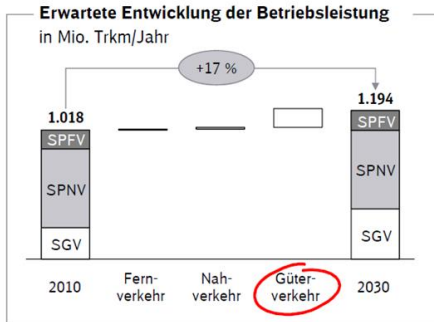
Statistisches Bundesamt Bericht 6/2017

2013 hat die Deutsche Bundesbahn eine eigene Prognose ⁸ erstellt hierbei zeigte sich das zwischen 2010 und 2030 die Transportleistung lediglich um 17 % zunimmt.



Erwartete Mengenentwicklung und umweltpolitische Zielsetzungen erfordern einen gezielten Ausbau der Infrastruktur

Herausforderung Infrastrukturkapazität



DB Netz AG | Dr. Michael J. Beck | Fahrplan und Kapazitätsmanagement | 15.08.2013

Quelle: Interne Prognose

Wie rechnet die Deutsche Bahn AG 2015⁹. Täglich fahren auf der Strecke Rosenheim Kiefersfelden ca. 180 Züge in beiden Richtungen. Die Kapazitätsgrenze liegt bei ca. 250-260 Zügen pro Tag. Die Bedarfsplanüberprüfung 2010 die bereits nach unabhängiger Begutachtung einen viel zu hohen Wert für die Zugzahlen ergeben hat weist bei der Bundesbahn 302 Züge im Jahr 2025 pro Tag aus. Der Brenner Basistunnel und seine Bestandsstrecken sind für 400 Züge pro Tag ausgelegt. Rein rechnerisch ermittelt die Bahn eine Kapazität von 484 Zügen ohne zeitliche Prognose. Die Bahn selber kommentiert die Prognosewerte als ungenau und je weiter Prognosen in die Zukunft gehen umso ungenauer werden die Werte deshalb können Prognosen auch von den später tatsächlichen eingetretenen Zugzahlen abweichen. Dies bedeutet dass der Brenner Basistunnel und seine Beistandsstrecke zwar für 400 Züge ausgelegt ist aber diese Zugzahlen nicht zwingend erreicht werden müssen. Dies ist umso wahrscheinlicher betrachtet man die oben genannten Zahlen für das Transportaufkommen und die Transportleistung zwischen 2010 und 2016. Da die Deutsche Bahn AG natürlich ein massives Interesse an der Erweiterung ihrer Infrastruktur hat wird sie die Zugzahlen nach oben rechnen.

Bundesverkehrswegeplan

Das zentrale Modul ist die Nutzen Kosten Analyse. Weitere Module sind eine Umwelt und naturschutzfachliche sowie raumordnerliche und städtebauliche Beurteilung.

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme ²	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung NKV	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz						
7	2-009-V03	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	Blockverdichtung München-Trudering – Grafing; 2-gleisige NBS Grafing – Großkarolinenfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A	(1.320,8)	(1.210,9)	(109,9)	GE	VB			ja	Kosten für 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A werden noch ermittelt. Maßnahme wird noch bewertet.

Sieht man nun in den Bundesverkehrswegeplan bei dem Projekt im Inntal, fällt zunächst auf das eine Nutzen- Kosten-Analyse überhaupt nicht angegeben ist. Hierzu müssen erst noch Berechnungen angestellt werden. Der Investitionsbedarf ist weiterhin mit 2,6 Milliarden € angegeben eine Zahl aus dem Jahr 2010 die aufgrund der Kostensteigerung unrealistisch ist.

Nutzen-Kosten-Analyse

Im Folgenden betrachten wir die Arbeit von Prof. Dr.-Ing. Gert Marte und Kollegen¹⁰ „Kritik der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrsweeinvestitionen „aus dem Jahre 2012. Professor Marte trifft hier sehr interessante Feststellungen.

„Das Problem bei der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist, dass diese Nutzen-Kosten-Analysen in einem für die Bürger kaum vorstellbaren Maß schöngerechnet sind. Ziel der Schönrechnerei ist es, ein möglichst hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis vorzutäuschen, um die Realisierung von Projekten zu erreichen, die bei realistischen Nutzen-Kosten-Analysen nicht durchsetzbar wären.

Wenn man eine realistische Nutzen-Kosten-Abschätzung durchführt, dann kommt man zu dem Ergebnis, dass bei vielen Projekten das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 liegt und sie damit volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sind.

Beim vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Bundesverkehrswegeplanung werden inflationsbereinigte Realzinsen von 3 % angenommen. Bei der vom Finanzministerium beauftragten rwi-Studie wird ein Marktzins von 4,2 % angenommen (rwi, 2010, S. 129). Man erkennt, dass der Zinssatz von der Interessenlage des Auftraggebers abhängt.

Das Verkehrsministerium neigt zur Schönrechnerei und das Finanzministerium zur realistischen Berechnung.

Mit dem Begriff Schönrechnerei wird die Tendenz beschrieben, ein möglichst hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis vorzutäuschen, um die Durchsetzung von Verkehrsprojekten zu erleichtern. Die dabei absichtlich in das Verfahren eingebauten Fehler werden strategische Fehler genannt.

Es ist bekannt, dass Bewertungen für Straßenbauprojekte schöngerechnet sind. Weniger bekannt ist das Ausmaß der Schönrechnerei, da dieses Ausmaß durch die Berichte und Stellungnahmen des BMVBW verschleiert werden soll. Dass die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs unzureichend ist, lässt sich aber kaum verschleiern.“

Fazit Nutzen Kosten Analyse: Die Nutzen Kosten Analyse kann ein geeignetes Instrument sein um die volkswirtschaftliche Bedeutung und Rechtfertigung von Verkehrsprojekten darzustellen. Die Nutzen Kosten Analyse ist in ihrer Erstellung aufgrund der Komplexität schwierig. Durch kleine Veränderungen in der Art der Berechnung können die Werte manipuliert werden. Die Möglichkeit der Manipulation scheint zur Durchsetzung von Verkehrsprojekten genutzt zu werden.

Beurteilung von Verkehrsprognosen

Die Verfasser der Studie "Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht vom November 2010" korrigierte Version 29.11.2010 kommen in ihrer Selbstbeurteilung zu folgender Ansicht.

„In Anbetracht der geringen Bearbeitungstiefe der derzeit vorliegenden Planungen ist die Schätzung der Investitionskosten mit Unsicherheiten behaftet. Zur Berücksichtigung dieser Unsicherheiten erfolgte die Investitionsschätzung für den Planfall 36 daher unter Berücksichtigung entsprechender Risikomargen. Das in der Bedarfsplanüberprüfung ermittelte NKV von 1,2 gibt Anlass, die Bearbeitungstiefe insbesondere bei der Infrastrukturplanung zu erhöhen und damit die Belastbarkeit des Bewertungsergebnisses zu verbessern.“

An dieser Stelle betrachten wir noch einige Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne durch das Bundesministerium für die Bundesschienenwege im November 2010. Ein großes Problem ist die starke Kostensteigerung und damit eine Verschlechterung des Nutzen Kostenverhältnisses. In den Bedarfsplänen stehen unwirtschaftliche Schienenprojekte. Diese unwirtschaftlichen Schienenprojekte können jedoch im Bedarfsplan bleiben, aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit können sie jedoch nicht aus Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden.

Fazit: Die Aussagen geben zur Besorgnis Anlass das Verkehrsprognosen auf Schätzungen beruhen die Bearbeitungstiefe nicht gut genug ist und die Belastbarkeit der Bewertungsergebnisse zu verbessern ist. Unwirtschaftliche Schienenprojekte bleiben bestehen bis man sie wieder schön gerechnet hat. Hier stellt sich die Frage nach der Qualität der Verkehrsprognosen und wer diese Qualität überprüft?

Noch ein Wort zum Bundesschienenwegeausbaugesetz. Das Gesetz sieht vor, dass alle fünf Jahre der Bedarfsplan überprüft wird. Trotz fehlender Wirtschaftlichkeit besteht jedoch nach Prüfung keine Rechtspflicht zur Anpassung¹¹. Wofür braucht man eine Überprüfung wenn sich sowieso daraus keine Konsequenzen gibt?

Fazit

Die vorliegenden Verkehrsprognosen sind wenig präzise. Der Bundesverkehrsminister Dobrindt hat eine erneute Überprüfung des Bedarfs in Aussicht gestellt mit einer Prognose die bis 2050 geht. Wie die DB AG festgestellt hat sind langfristige Prognosen noch wesentlich ungenauer als die bisherigen.

Ein übergeordnetes Verkehrsprojekt kommt ohne Nutzen Kosten Analyse in den Bundesverkehrswegeplan, dies entspricht einem groben Verstoß gegen die eigenen nationalen Vorgaben.

Ein Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit dem dazugehörigen Bedarfsplan wird trotz fehlender Anforderungen verabschiedet.

Die DB Netz AG plant nach unsicheren Prognosen und einem möglichen Auslegungsfall und nicht nach tatsächlichem Bedarf auf Vorrat.

Trotz dieser Mängel entscheiden Bundestagsabgeordnete über Verkehrswegepläne und Gesetze. Die Folge ist eine nachhaltige Veränderung des Lebensraumes für immer.

Aus den genannten Gründen stellen wir weiterhin die Frage nach der Notwendigkeit des Projektes.

Eine massive Veränderung des Lebensraums im Inntal ist durch den politischen Willen alleine ohne Berücksichtigung von Fakten und Vorgaben nicht akzeptabel.

Literaturverzeichnis

- 1.) Staatsvertrag Österreich Deutschland vom 15.6.2012 (Rosenheim)
- 2.) Bundesverkehrswegeplan 2030 BMVBS
- 3.) BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Intraplan Consult GmbH
"Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht vom November 2010" korrigierte Version 29.11.2010
- 4.) VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung „Kritische Sichtung und Kommentierung des Projektes der Neubaustrecke München - Rosenheim -Kiefersfelden aus der Studie "Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht vom November 2010" München, den 2.9.2014
- 5.) Bundesministerium für Verkehr, „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen.“ 11. November 2010
- 6.) BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Intraplan Consult GmbH
Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Zusammenfassung 11.Juni 2014
- 7.) Bericht Statistisches Bundesamt 6/17
- 8.) Kapazitätsmanagement und Netzentwicklung (Dr. Michael J. Beck, DB Netz AG) 15.8.2013
- 9.) Protokoll Gemeindeforum Nord 2 2015 Planungsdialog gemeinsamer Planungsraum.
- 10.)Kritik der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrswegeinvestitionen Prof. Dr.-Ing. Gert Marte 2012
- 11.)Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege
Wissenschaftlicher Dienst Deutscher Bundestag WD 7 – 3000 – 314/10 Dezember 2010.