

„Reversible Prestigeprojekte stoppen“

Eisenbahnen Michael Holzhey, Autor der Umweltbundesamt-Bahnstudie, über neue Prioritäten

In einer Studie für das Umweltbundesamt zur Entwicklung des Bahnnetzes in Deutschland setzt sich Autor Michael Holzhey für Projekte ein, die mehr Tonnenkilometer pro investiertem Euro versprechen. Die DVZ sprach mit ihm über Chancen und Risiken einer Umplanung.

Herr Holzhey, nicht erst diese Bundesregierung hat sich das Ziel der Entflechtung von Güter- und Personenverkehr auf die Fahnen geschrieben. Ist unter diesen Umständen eine Trennung in schnelleren und weniger schnellen Verkehr nicht durchaus sinnvoll?

Die Trennung ist sinnvoll, wenn die Auslastung beider Teile akzeptabel ist. Dies ist bei Hochgeschwindigkeitsstrecken praktisch nie der Fall. Insofern ist in Deutschland tendenziell der Mischbetrieb ökonomisch vorteilhafter. Innerhalb einer Mischbetriebsstrecke kann allerdings die Vorhaltung zweier Güter- oder eines Nahverkehrsgleises sinnvoll sein, zum Beispiel bei vergleichbaren Strecken. Doch auch hier sollte die Option auf flexible Nutzungswechsel mit angelegt werden.

Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der DB Mobility Logistics AG, erwartet von neuer Infrastruktur für den schnellen Personenverkehr auch Vorteile für den Güterverkehr. So würde beispielsweise die Kapazität der Knoten gesteigert. Was antworten Sie ihm?

Die Entlastung der Bestandsstrecken ist ein willkommener Mitnahmeeffekt, reicht aber nicht zum Bestehen des Eignungstests, ob knappe Mittel effizient eingesetzt werden. Die verkehrliche Hebelwirkung einer Strecke, auf der zwei Fernverkehrszüge pro Stunde fahren, ist einfach unzureichend, wenn andere Ausbaumaßnahmen zugunsten des Güterverkehrs die Kapazität für sechs bis zehn Züge ertüchtigen.

Große Infrastrukturprojekte sind ja nun auf dem Weg. Sind Sie der Auffassung, diese Projekte sollten gestoppt werden?

Prestigeprojekte, die überwiegend dem schnellen Schienenpersonenfernverkehr dienen, müssen umgehend aussortiert werden, sofern sie wie Stuttgart 21 und Wendlingen-Ulm reversibel sind. Das ist der Lackmuestest für die Absichtserklärungen, es solle mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Dies ist nur möglich, wenn die Mittel, die durch den Verzicht auf Großprojekte frei werden, in kleinere



Foto: DB AG/Frank Kniestedt

Politisch nicht zu stoppen: Neubaustrecke Halle/Leipzig-Erfurt.

Vorhaben mit hohem Kapazitätseffekt gelenkt werden.

Sie schreiben in Ihrer Studie, manche dieser Neubauvorhaben müssten als politisch gesetzt betrachtet werden. Kommt Ihr Gutachten damit nicht ein bisschen spät?

Im Gegenteil, die kritische Analyse eines gesetzten Projektes dient als „pädagogisches Mahnmal“. Der symbolische Baubeginn von Stuttgart 21 oder die Konzeption der Y-Trasse zeigen, dass wir die falsche Prioritätensetzung der Vergangenheit wie den Neu-beziehungsweise Ausbau zwischen Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig noch nicht verinnerlicht haben. Steuern wir hier nicht um, ist in den nächsten 15 Jahren ein zweistelliger Milliardenbetrag gebunden, der für sinnvolle Vorhaben nicht zur Verfügung steht. Die Schiene würde ihrer guten Wachstumsaussichten beraubt.

Nun sind das doch alles demokratisch legitimierte Projekte. Bräuchte es für einen Stopp nicht ebenso wieder politische Mehrheiten?

Jein. Der Bundestag definiert formal den Ausbaubedarf und ermächtigt haushaltsrechtlich, ein Projekt zu bauen. Es gibt aber de facto keinen Bauzwang. Sonst hätten in der Vergangenheit Bahnchef Ludewig oder auch Verkehrsminister Müntefering nicht einen zeitweiligen Baustopp verhängen können. Für die demokratische Hygiene wäre es allerdings zuträglicher, über den Ausbaubedarf erneut abzustimmen. Das gilt vor allem für Stuttgart 21. Zwar wurde das Projekt formal korrekt von allen politi-

schen Gremien beschlossen, aber der Geist einer repräsentativen Demokratie – vor allem das Transparenzgebot – wurde mit allen verfügbaren Füßen getreten. Wichtige Fakten wie die betrieblichen Schwächen des Tiefbahnhofs oder die realen Kosten wurden verschwiegen. Hier stoßen unsere Institutionen an Grenzen. Keine 1000, gemessen am Fachwissen nicht einmal 100 Personen entscheiden über ein komplexes Projekt, dessen negative Wirkungen die Fahrgäste austragen und dessen horrenden Kosten der anonyme Steuerzahler schultert. Lebendige Demokratien müssen dort Korrekturmechanismen vorsehen.

Wo sehen Sie denn noch Möglichkeiten zur Umgestaltung?

Die Leuchtturmprojekte zugunsten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sind allesamt konzeptionell überholt, da kann man nur kosmetisch umsteuern. So kann man eine Y-Trasse zu noch höheren Kosten so umplanen, dass auch tagsüber ein paar Güterverkehrszüge fahren können. Dies ändert aber nichts daran, dass der Ansatz bereits falsch ist, weil die Kapazitätsprobleme des Güterverkehrs nicht in der Lüneburger Heide liegen. Der Ausbau von Bestandsstrecken wäre halb so teuer und würde verkehrlich deutlich mehr Trassen schaffen.

Wieweit ausgeschöpft ist Ihrer Meinung nach das Potenzial der „kleinen Maßnahmen“ mit dem Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr?

Das Potenzial ist noch sehr hoch, fast jede Maßnahme in den überlaste-

ten Knoten kann hierzu zählen. Auch auf den Magistralen ist der Handlungsbedarf noch hoch. So ist nicht einsehbar, warum die Bahnsteiggleise in Verden und Nienburg nicht in Mittellage angeordnet werden, um zeitraubende Zugkreuzungen auf dieser Ader der nordwestlichen Seehäfen zu vermeiden. Klar ist allerdings, dass die Kosten einer Maßnahme steigen, je komplexer sie wird, zum Beispiel durch Überwerfungsbauwerke.

Befürchten Sie nicht, dass eine Neuplanung von Neu- und Ausbauprojekten zu einer solchen Zeitverzögerung führen würde, dass die Schiene den erwarteten Anteil an der Bewältigung des Verkehrszuwachses nicht übernehmen kann?

Nein, das Gegenteil ist der Fall. Setzen wir auf die Karte „weiter so“, kanibalisieren sich die milliardenschweren Leuchtturmprojekte selbst. Deren Alles-oder-nichts-Charakter hat zur Folge, dass die – mageren – Trassenzugewinne erst eintreten, wenn das Projekt schlüsselfertig ist, also weit nach 2020. Der Ausbau von Bestandsstrecken kann sukzessive nach Bedarf dosiert werden, dort tritt der Kapazitätseffekt viel schneller ein. Wenn Bund und vor allem DB AG die Alternativen mit Nachdruck anstreben würden, könnten diese in fünf Jahren baureif sein. Dass die Optionen bislang nicht auf Vorrat mit geplant werden, ist Strategie. Sie sollen die Vorzugsvarianten nicht gefährden. Das kann und muss sich ändern.

Herr Holzhey, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 31.8.2010

Das Gespräch führte Timon Heinrich.

Zur Person

Michael Holzhey

Michael Holzhey (41) ist seit diesem Jahr Partner bei KCW, einer Strategie- und Managementberatung, die die öffentliche Hand in Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt. Der Dipl.-Volks-wirt ist Experte in den Themenfeldern Bahn und öffentliche Infrastruktur. Er schrieb das BDI- und das Ländergutachten zur Bahnprivatisierung, den Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008/2009 und war mehrfach Sachverständiger in Anhörungen des Bundestags.



Foto: privat