

Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD]

Datum: 09.03.2025

Antrag zum Thema Nutzen-Kosten-Analyse und der sich daraus ergebenden Bahn-Projektplanung.

Das Aktionsbündnis Bahn-Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD] und die aufgeführten Vereine und Bürgerinitiativen **stellen den Antrag zur Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Analyse bei Schienenprojekten und der sich daraus ergebenden zukünftigen Bahn-Projektplanung.** (Vergleiche Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 Modul A ^{1 + Hinweis})

Vereine und Bürgerinitiativen:

Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg # BI Schwabentrasse e.V.
BISCHT # BI Mut e.V. Mut-im-Netz # Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen #
IGEL e.V. Breisgau # BI Bahntrasse e.V. Offenburg # BI Bahnlärm Mahlberg – Orschweier #
BI Auto-Bahn-Trasse # BI Bahn Ringsheim e.V. # Gute Gleise e.V. Schallstadt # IG BOHR
Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein # Initiative WiduLand e.V. #
Initiative Takt vor Tempo Rhein-Main # Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 # Aktionsbündnis
für die Ostheide e.V. # Brennerdialog e.V. Rosenheimer Land e.V. aus Riederling # BI
Großkarolinenfeld aus Großkarolinenfeld # BI Schechen aus Schechen # BI Tuntenhausen
aus Tuntenhausen # BI Bürgerinteressen Rohrdorf aus Rohrdorf # BI Nordzulauf Kolbermoor
aus Kolbermoor # Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Neubeuern # Bürgerforum Inntal e.V.
– Ortgruppe Raubling # Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Brannenburg-Flintsbach #
Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V. # BI Neukirchen # Bürgerinitiative
Pro Lensahn # BI Schlamin # AG Belt-Hamburg # BI Holstein ohne Beltquerung # BIPS –
Bürgerinitiative Pönitzer Seenplatte # VeSUW – Verein zum Schutz von Umwelt und
Wohnqualität e.V. # USV – Umwelt Schutz Verein Seeretz # Umweltbeirat Bad Schwartau #
Siedlergemeinschaft Bärenkeller Nord e.V. aus Augsburg # Bürgerbündnis Nordheide gegen
Eisenbahnneubautrassen e.V. # BI Y-Monster # BI „X-durch-Y“ Brackel # Stefan Brunotte,
München Mitglied Bürgerbahn Denkfabrik # BI Egestorf aus der Region Egestorf # BI Wir-in-
Kolenfeld e.V. aus Wunstorf-Kolenfeld # Bürgerinitiative Bubesheim aus Bubesheim #
Bürgerinitiative Adelsried aus Adelsried # Bürgerinitiative Steinheim & Straß # Bürgerinitiative
Bibertal aus Bibertal # Bürgerinitiative ProNatur Günztal e.V. # Bürgerinitiative unsYnn aus
Bispingen # BI Streitheim Initiative für einen fairen Bahnausbau # BI David, Vorderpfalz #
BI gegen den trassenfernen Ausbau Bigtab e.V. # BI Signal Rot! Kreis Germersheim

Präambel:

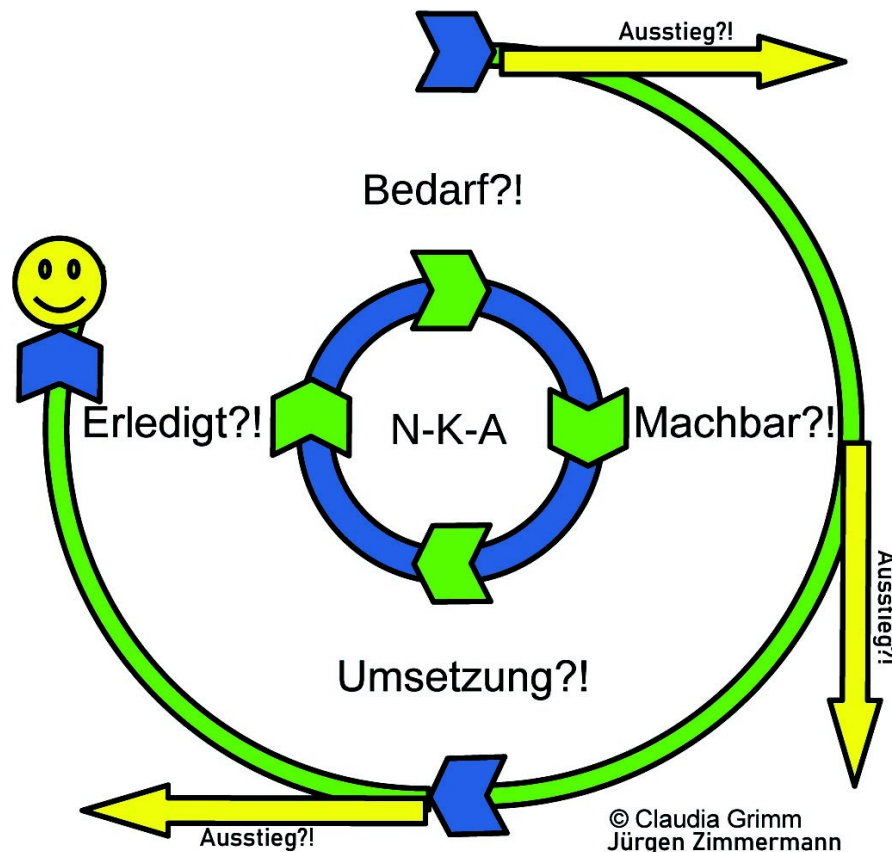
Regelmäßig laufen in Deutschland die Kosten und Zeitpläne bei Bahn-Großprojekten aus dem Ruder. Das fast 500-seitige Methodenhandbuch des Bundesverkehrsministeriums ¹ scheint dabei lediglich ein theoretisches Hilfsmittel, dafür leider aus praktischer Sicht ein ungeeignetes Werkzeug dazustellen. Denn trotz dieses Handbuchs scheinen zwischen der Analyse des theoretischen Bedarfs und dem Planen und Bauen eines tatsächlichen Projekts Welten zu liegen. Das Ur-Beispiel eines aus dem Ruder gelaufenen Bahn-Großprojekts ist ‚Stuttgart 21‘.

Die Gründe für das „Ausdemruderlaufen“ sind vielschichtig! Wir verbessern mit diesem Antrag einen der wichtigsten Gründe: die **Nutzen-Kosten-Analyse (N-K-A)**. Sie dient als zentrales Mittel, sich für oder gegen ein Projekt zu entscheiden. Daher ist hier besondere Wachsamkeit in Bezug auf Transparenz, wissenschaftlich fundierte und belegbare Zahlen – Daten – Fakten sowie eine dem echten Leben angepasste und umfassende Liste von Bewertungskriterien erforderlich.

Die dringend gebotene Verbesserung der Methodik zur Nutzen-Kosten-Analyse dient der Ermittlung des echten Nutzens und der wahren Kosten und hilft, Bahn-Großprojekte mit einer planbaren Finanzierung auszustatten und diese viel schneller umzusetzen.

Neu ist: darüber hinaus soll eine Methodik eingeführt werden, die auf dem langen Weg von der Bedarfsermittlung → der Machbarkeitsstudie → der realen Umsetzung → bis zur Fertigstellung zwingend die Nutzen-Kosten-Analyse aktualisiert und ein Hilfsmittel schafft, bei jedem Meilenstein das Ruder in die richtige Richtung zu lenken: wollen wir wissentlich das Projekt fortsetzen? Die Antwort kann und gegebenenfalls muss auch der Ausstieg sein!

N-K-A-Zirkel



Projektbündel auflösen

Der Vergleich von einem Ist-Zustand mit einem Zukunfts-Zustand ist nach dem Maßstab von Objektivität und Vernunft kein Leichtes. Es besteht in höchstem Maße die Gefahr von Berechnungszirkeln und Schönrechnerei, nur um ein ganz anderes Ziel als die Gemeinnützigkeit und das Gemeinwohl zu erreichen. Der Gefahr ist entgegenzutreten! Das schnüren von Projektbündel gehört zur Taktik der Schönrechnerei; das muss beendet werden. Vielmehr müssen die Bahnprojekte gemäß ihres konkreten planungsrechtlich relevanten Zuschnitts in der Nutzen-Kosten-Analyse bewertet werden! Unterschiedliche Bahn-Projekte sind getrennt voneinander zu bewerten. Ob ein Bahn-Projekt auf ein anderes Projekt hinausläuft, ist anhand der Planungsziele zu beurteilen. ²

Der Zielfahrplan gibt den Takt und damit die Planungsprämissen vor

Mit der Entscheidung, in Deutschland einen Integralen Taktfahrplan einzuführen ³, hat sich die Sichtweise umgekehrt. **Der Taktfahrplan = Zielfahrplan bildet von nun an die Planungsgrundlage** für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen! Das hat weitgehende Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Analyse der Bahn-Projekte, da diese sich nun nicht mehr am Bedarf (!), sondern an der Umsetzung des Fahrplans (!) orientieren müssen. An diesen Paradigmenwechsel sind auch die Analyse-Komponenten anzupassen.

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser

Die Erstellung dieses Zielfahrplans und die Bewertung dessen Nutzen darf aufgrund seiner weitreichenden Wirkung nicht mehr dem Bundesverkehrsministerium allein überlassen werden! Vielmehr müssen auch andere Ministerien, das Parlament und die Gesellschaft „ein Wörtchen mitzureden“ haben. Es bedarf dringend eines realen Kontrollmechanismus. **Wir verweisen an dieser Stelle auf den „Antrag zum Thema Deutschlandtakt und sein Zielfahrplan“ vom 15.08.2024 des [ABBD] ⁴.**

Kosten des Bahnprojekts incl. moderner technischer Ausstattung

Aus- und Neubauten an der Bahninfrastruktur sind von Beginn an mit der entsprechenden zukünftigen technischen Ausstattung zu betrachten. Dazu gehört die zwingende Maßgabe, Kosten für moderne Stellwerke oder ETCS mit zu berechnen.

Neu ist: Kosten sind Kosten und werden als solche ausgewiesen! Sie werden nicht gegengerechnet, mit irgendwelchen Kenngrößen verschleiert oder als Nutzen deklariert. Stattdessen werden Kosten standartisiert berücksichtigt. Dabei sind monetär bewertbare Investitionen = Kosten. Dies gilt gleichermaßen für definierte Positionen wie zb. ein Zielfahrplan, der dem Gemeinwohl dienen muss, sowie für Positionen aus einem Bundesverkehrswegeplan; dies gilt genauso für Investitionen = Kosten bei Forderungen „vor Ort in der Region“.

Um zu verhindern, dass die sich fortentwickelnde Nutzen-Kosten-Analyse ein schiefes Bild ergibt, werden immer das Basisjahr plus die Folgejahre aufgeführt. So wird die **N-K-A-Entwicklung** deutlich, nicht nur der Sprung vom Direkt-davor zum Danach.

**Das Methodenhandbuch gibt Ziele und Lösungen bereits vor!
Diese müssen wieder in den Fokus gerückt werden!** 1 S.30

Tabelle 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030¹⁰

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2030
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung und Modernisierung der Substanz
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmvermeidung und Lärminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale

Die Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A₁) und die sich daraus ergebende Bahn-Projektplanung erfolgt unter Berücksichtigung der folgenden Prämissen:

0. Verkehrliche Grundlagen 1 S.32

Nachweisbare Grundlagendaten sind immer ein Teil des Zielfahrplans

Begründung:

- Nur ein Zielfahrplan, der sich nicht nur an seiner theoretischen Machbarkeit, sondern an seinem gemeinwohlbezogenen praktischen Bedarf orientiert, ist verfassungskonform. Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Staatliche Ressourcen sind maßgeblich Steuereinnahmen, die der aktuellen sowie der zukünftigen Bedarfsbefriedigung dienen müssen.
- Prognosen müssen unabhängig, transparent, öffentlich zugänglich, maximal wissenschaftlich sowie mit realistischen Prämissen verfasst werden.
- Alle Formeln des Methodenhandbuchs unterliegen der Gefahr der Schönrechnerei oder eines fehlerhaften Optimismus und sind daher wissenschaftlich von unabhängigen Gutachtern zu überprüfen.

→ Änderungen in der Maßnahme-/Projektbeschreibung führen zwangsweise zu einer neuen N-K-A, da nicht davon ausgegangen werden darf, dass das bisherige Kosten-Nutzen-Verhältnis gleich bleibt.

1. Veränderungen von Betriebskosten (NB) ¹ S.173ff.

Das realistische Fahrmaterial ist maßgebend

Begründung:

- Jedes Bahn-Projekt unterliegt einer konkreten Zielfahrzeit. Diese Zielfahrzeiten ergeben eine Mindestgeschwindigkeit der Züge. Entsprechend ist die Tabelle der Modellfahrzeugtypen anzupassen.
- Güterzüge sind nicht pauschal anzurechnen, sondern konkret für diesen Streckenabschnitt zu betrachten und müssen mit dem SGV-Zielfahrplan korrespondieren.
- Nacht- und Autozüge sind dabei mit zu berücksichtigen.
- Spezifische Unterhaltungskosten, Personalkosten und Trassenpreise tragen maßgeblich zur Veränderung der Betriebskosten bei und sind an die Realität anzupassen.

2. Veränderung von Abgasbelastungen (NA)

Abgasbelastungen errechnen sich aus der zeitgemäßen Technik und Gesetzeslage

Begründung:

- Die Berechnung der Abgasbelastung muss mit dem realistischen Betrachtungszeitraum korrespondieren (Abgastechnik, Etablierung von Elektrofahrzeugen u.a.), um eine Überbewertung dieser Komponente zu verhindern.
Insbesondere bei Großprojekten mit einer realistischen Inbetriebnahme um das Jahr 2045 ändert sich gravierend das Ergebnis dieser Nutzen-Kosten-Komponente.
- Die zurzeit im Jahr 2045 gesetzlich geltende CO₂-Neutralität muss sich widerspiegeln.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴

3. Verkehrssicherheit (NS)

Maximale Verkehrssicherheit bietet das „Nicht-Fahren“

Begründung:

- Die Fahrleistungen sind der Realität anzupassen. Videokonferenzen und ähnliche technische Errungenschaften haben Einfluss auf diese Komponente. Änderungen des Verkehrsaufkommens generell sind heutzutage eine zu beachtende Größe.
- Die Rechengrößen Pkw/Lkw unterliegen technischer Entwicklungen (KI-unterstütztes Fahren) sowie rechtlicher Änderungen (klimabedingt angepasste Geschwindigkeitsregeln) und müssen valide abgebildet werden.
- Veränderungen im Nutzen müssen bei allen Vergleichsgrößen abgebildet werden, um eine Schönrechnerei zugunsten eines Verkehrsträgers zu verhindern.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴

4. Reisezeit im Personenverkehr (NRZ)

Reisezeit wird im Vergleich zu anderen Nutzenkomponenten völlig überbewertet

Begründung:

- Reisezeitgewinne sind relativ relevant aber nicht der einzige Entscheidungsparameter.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Reisezeit als Nutzen: „Arbeiten im Zug“ trägt zur Produktivitätssteigerung von Geschäftsreisenden bei (funktionierendes WLAN, Stromanschluss, Arbeitszonen) und ist ein messbarer und monetär zu bewertender Aspekt.
Reisezeit als Nutzen: „Der Weg als Ziel“ trägt zur Aufwertung der Reise bei. „Aussicht statt Tunnelröhre“ trägt maßgeblich dazu bei, „sich für die Bahn“ zu entscheiden!
- „Komfort“ (Ausstattung der Bahnhöfe sowie der Züge) ist mittels eines Sterne-Systems ein messbarer und monetär zu bewertender Aspekt.

- „Funktionalität“ von Serviceleistungen (Klimaanlage, WC, Personal, Technik) ist mittels statistischer Daten ein messbarer und monetär zu bewertender Aspekt.
- „Der Fernverkehr in Deutschland ist ein (...) seltenes Ereignis.“ ^{7 S.55}
Die Berechnungsmethodik der Verkehrsverlagerung muss der Realität angepasst werden. Anstatt der bloßen Reisezeit bewirken die Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine Verkehrsverlagerung. ⁷

5. Transportzeit der Ladung im Güterverkehr (NTZ)

Die Transportzeit muss in ihrer Zuverlässigkeit bewertet werden

Begründung:

- Die Transportzeit im Güterverkehr ist die Reisezeit im Personenverkehr. Beides ist relevant; aber im Sinne von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit statt im Sinne einer alternativlosen Zeitverkürzung.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Der Schienengüterverkehr hat einen maßgeblichen Anteil an der Nutzung der Schieneninfrastruktur, was entsprechend im Zielfahrplan abgebildet werden muss. Nur dann kann der SGV seinen Nutzen entfalten.
- Der Nutzen des SGV muss der Realität entsprechen. Dazu sind Nachweise zu führen, um einen Missbrauch mittels Schönrechnerei **zugunsten des SPV** zu verhindern.
- Die Berechnungsmethodik der Verkehrsverlagerung muss der Realität angepasst werden. Anstatt der bloßen Transportzeit bewirken die Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine Verkehrsverlagerung. ⁸

6. Impliziter Nutzen (NI)

Dieser Glaskugel-Nutzen ist aus der Bewertung zu streichen

Begründung:

- Der implizite Nutzen kann in einer Prognose oder Machbarkeitsstudie aufgenommen werden; im Ablauf also **vor** der N-K-A eines Bedarfsplan-Projekts. In einer Nutzen-Kosten-Analyse öffnet so ein Kriterium Tür und Tor für Schönrechnerei. Eine qualifizierte Aussage zu einem konkreten Umsetzungsbedarf kann **nicht** getroffen werden!

7. Erhöhung der Zuverlässigkeit (NZ)

Dauerhafte Instandhaltung der Infrastruktur hat oberste Priorität

Begründung:

- Das im Methodenhandbuch abgeleitete Ziel „Erhaltung und Modernisierung der Substanz“ muss schnellstmöglich und umfassend umgesetzt und aufrecht erhalten werden.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Die Resilienz des Schienennetzes – auch bei Schaden- oder Wetterereignissen – muss oberste Priorität haben.
- Zuverlässigkeit im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr sind ein Maßstab für Kundenzufriedenheit.
- Die langjährige Umsetzungsdauer von hochkomplexen Neubauvorhaben muss in die N-K-A integriert werden. Je länger das dauert – je schlechter die Bewertung!
- Teilinbetriebnahmen, die eine Steigerung der Zuverlässigkeit „in Etappen“ bedeuten, sind in der N-K-A ein positiv zu bewertender Faktor.

8. Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege (NW)

„Erhalt/Ersatz vor Ausbau vor Neubau“ ^{1 S.26;30} wird ganzheitlich in der N-K-A abgebildet

Begründung:

- **Neu ist:** Die erforderliche Rücklagenbildung für Erhalt-/Ersatzbauten ist in die N-K-A zu integrieren (betrifft alle betrieblichen Anlagen)! Vorbild ist die Leistungsphase 6 der SIA ⁵:
Bewirtschaftung = Betrieb - Erhaltung - Neuausrichtung

- Der begrenzte Blick nur auf die Nutzen-Kosten-Analyse eines Aus- oder Neubaus reicht nicht aus, um den realen Finanzierungsbedarf der jeweiligen Strecke abzubilden.
- Die Unterbewertung der Kosten für den Erhalt und die Modernisierung der Substanz ist ein gravierender Mangel in der bisherigen Methodik und ein falscher Ansatz bei den Kostenkomponenten.
- Insbesondere der Paradigmenwechsel „weg vom Bedarfsfahrplan hin zum Integralen Taktfahrplan“ macht eine über den Tellerrand hinaus schauende Methodik erforderlich.
- Die zwar fahrplanbedingten aber nicht bedarfsbedingten Investitionen (Nutzen-Kosten) müssen entsprechend analysiert werden (betrifft Hochgeschwindigkeitsstrecken, Tunnel, Brückenbauwerke). Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Alle Instandhaltungs- und Betriebskosten werden als Kosten aufgeführt.

9. Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL) ^{1 S.34}

Die Berechnungsmethodik THG ist in allen Belangen zu aktualisieren

Begründung:

- Annäherungswerte, Pauschalannahmen, Vereinfachungen, Datengrundlagen sind zu überarbeiten und dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik anzupassen. Die Emissionen je Streckenkategorie sind dementsprechend zu aktualisieren.
- Die Lebenszyklusemissionen sind im Verlauf des **N-K-A-Zirkels** zu aktualisieren; bei Änderungen der Maßnahmebeschreibung sind sie neu zu berechnen! (Beispiel: statt vorher „Ausbau mit 230 km/h“ soll „Neubau mit 250 km/h“ erfolgen).
- Ein Emissions“rucksack“ durch Überplanungen, vorzeitige Instandhaltungen (Korridorsanierungen) oder zwischenzeitlichen Anpassungen von Technologien (Digitalisierung erfolgt später als der Aus-/Neubau) sind zu berechnen. In einer Amortisationsberechnung schlagen sie negativ zu Buche.
- Die zwar fahrplanbedingten aber nicht bedarfsbedingten Emissionen tragen zu einer Verschärfung der Situation bei und sind entsprechend abzubilden (Tunnel und Ingenieurbauten, die sich zwangsweise aus der vorgegebenen Infrastruktur ableiten). Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Jedwede Berechnungen von CO₂-Amortisationen sind der zeitgemäßen Technik zu unterwerfen (Schiene versus E-Pkw/Lkw). Politisch gewollte Ziele sind als solche zu benennen und nicht via einer schöngerechneten Amortisationsrechnung zu rechtfertigen.
- Der CO₂-Preis pro Tonne ist mit dem voraussichtlichen Wert der Jahre des Baus bzw. der Inbetriebnahme zu veranschlagen! Bei Schienenvorhaben sind das regelmäßig mehrere Jahre in der Zukunft.

10. Geräuschbelastungen (NG)

Geräuschbelastungen sind von Beginn an maßgebend zu bewerten

Begründung:

- Geräuschbelastungen aller Art führen zu Gesundheitsschäden bei der betroffenen Bevölkerung und sind mit gesamtwirtschaftlichen Kosten verbunden.
- Im BundesimmissionSchutzGesetz ⁶ sind strengere Werten zu hinterlegen! Kosten für übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen sind dem BVWP-Vorhaben anzurechnen! Der errechnete Mittelungspegel muss um den Spitzenpegel erweitert und zur Dimensionierung des Lärmschutzes herangezogen werden!
- Verkehrsprojekte sind auf Lärmvermeidung und nicht auf Lärmverlagerung auszulegen! Lärmverlagerung ist negativ zu bewerten und nicht schön zu reden!
- Die zwar fahrplanbedingten aber nicht bedarfsbedingten Geräuschbelastungen sind entsprechend abzubilden (Fahrzeiten versus lärmschonende Streckenführung). Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Lärm während der Bauphase ist entsprechend negativ zu bewerten.

→ Die Gesamt-Geräuschbelastung bei einer „Bündelung von Verkehrswegen“ sowie einer „Verlagerung von Verkehrswegen“ sind dem BVWP-Vorhaben **negativ** anzurechnen. Das gegenseitige Auspielen von Lärmschutzmaßnahmen an der Neubaustrecke versus der Verlärmung der Bestandsstrecke ist zu unterlassen!

11. Innerörtliche Trennwirkung (NT) ^{1 S.34}

Innerörtliche Trennwirkungen sind als sensibler Punkt besonders zu betrachten

Begründung:

- Die besonders störende und damit negative Auswirkung jedweder innerörtlicher Trennwirkung ist nicht mit einer Reisezeitverkürzung zu verrechnen oder damit zu rechtfertigen!
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ⁴
- Die zwar fahrplanbedingte aber nicht bedarfsbedingte Trennwirkung schlägt negativ zu Buche! Die Kosten für eine regional akzeptierte Lösung sind dem BVWP-Vorhaben anzurechnen und müssen entsprechend ausgewiesen werden.
- Dabei sind Tunnellösungen mit Bedacht abzuwägen, da diese eine entsprechend hohe CO₂-Emission bedeuten.

12. Konkurrierende Verkehrsträger (NK)

Dieser „Nutzen“ ist aus der Bewertung zu streichen

Begründung:

- Der Nutzen aus konkurrierenden Verkehrsträgern ist in seinen Bewertungsvorschriften theoretisch konstruiert. Eine qualifizierte Aussage zu einem konkreten Umsetzungsbedarf kann **nicht** getroffen werden! In einer Nutzen-Kosten-Analyse öffnet so ein Kriterium Tür und Tor für Schönrechnerei.

13. Kosten

Die Kosten-Berechnung muss nach dem Basisjahr jährlich fortgeschrieben werden

Begründung:

- Zur Vergleichbarkeit des Preisstandes wird ein Basisjahr festgelegt.
- Um Veränderungen des Preisstandes abzubilden, wird dieser in den Folgejahren mit Hinblick auf aktuelle wirtschaftliche, technische, gesellschaftliche Wirkungseffekte transparent nachgeprüft und dokumentiert.
- Vorhaben/Projekte werden auch hinsichtlich ihrer **frühen Realisierung** bewertet. ^{1 S.28}
Dabei ist neben der **Finanzierung** besonders die **Umsetzung** zu bewerten (Mangel an dienstleistenden oder werktätigen Fachkräften, Mangel an Material oder Maschinen usw.).
- Die Kosten sind im Verlauf des **N-K-A-Zirkels** zu aktualisieren; bei Änderungen der Maßnahmebeschreibung sind sie neu zu berechnen! (Beispiel: statt vorher „Ausbau mit 230 km/h“ soll „Neubau mit 250 km/h“ erfolgen).
- Als Kosten sind transparent und nachprüfbar zu berechnen
 - die **Aus- und Neubaukosten** des betrachteten Vorhabens/Projektes
 - auch dessen **Planungskosten**
 - sowie die **zukünftigen Instandhaltungskosten** der Maßnahme!

14. Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Die Barwert-Berechnung muss nach dem Basisjahr jährlich fortgeschrieben werden

Begründung:

- Zur Vergleichbarkeit des Barwertes wird ein Basisjahr festgelegt.
- Veränderungen des Barwertes, von Diskontierungsfaktoren, Nutzungsdauertabellen und Annuitätenfaktoren werden im Verlauf des **N-K-A-Zirkels** mit Hinblick auf aktuelle wirtschaftliche, technische, gesellschaftliche Wirkungseffekte transparent nachgeprüft und dokumentiert und angepasst.

Zusammenfassung

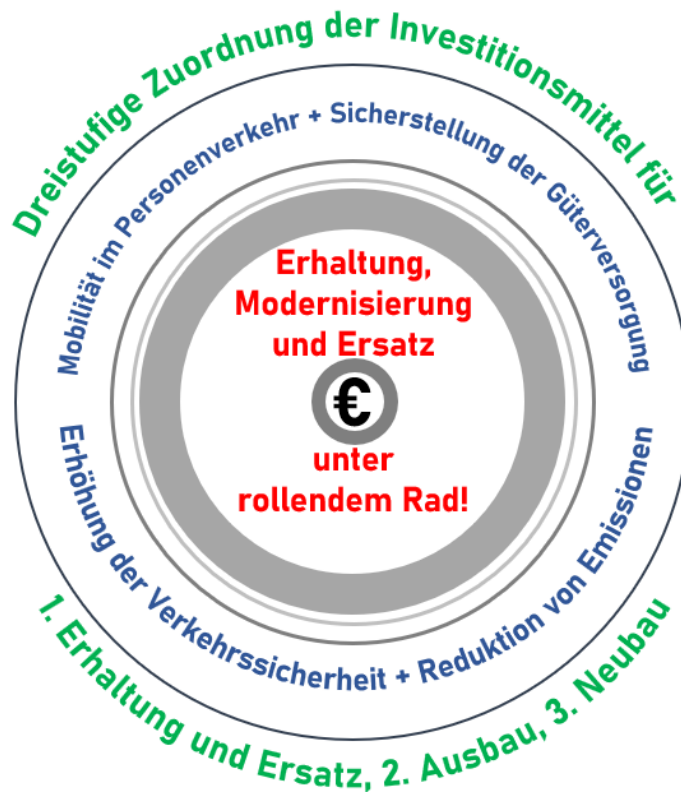
„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit,

- insbesondere den Verkehrsbedürfnissen,
- beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes
- sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz,

soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen,

Rechnung getragen wird.“ ⁹ Grundgesetz

Forderungsrad



© Claudia Grimm & Jürgen Zimmermann

→ Die guten Vorsätze des Methodenhandbuchs müssen dem Grundgesetz entsprechend umgesetzt werden. Die Fehlfokussierung auf parteipolitische oder lobbyistische oder einzelbetriebswirtschaftliche Ziele muss gestoppt werden.

→ Die im Methodenhandbuch beschriebene dreistufige Zuordnung der verfügbaren Investitionsmittel ¹ S.26ff. muss konsequent für die Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) umgesetzt werden; das heißt

- **zuerst** die Festlegung der notwendigen **Finanzmittel für Erhaltung und Ersatz** (Erhaltungsbedarfsprognose),
- **danach** die Aufteilung der verbleibenden Finanzmittel auf die Verkehrsträger für Aus- und Neubauprojekte,
- sowie eine Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger.

→ Es muss sofort rechtlich sichergestellt werden, dass

- der Bund seinen **Kontrollpflichten** nachkommt,
- die Eisenbahnen des Bundes ihren **Verpflichtungen zu Bau, Unterhaltung und Betreiben** von Schienenwegen nachkommen.

→ Es muss umgehend eine **Kontrollinstanz** eingerichtet werden, die wie folgt arbeitet

- **vom Bund und dessen Eisenbahnen unabhängig** und
- in ihrer gesellschaftlichen Zusammensetzung **divers** und
- in ihrer Wirkung **justiziabel**.

Wir fordern Sie als Teil der Legislative bzw. als Teil der Exekutive auf, unseren Antrag bei allen weiteren Diskussionen und Entscheidungen zu berücksichtigen.

Wir fordern Sie auf, den Weg für die oben genannte Kontrollinstanz zu ebnen und dafür die gesetzlichen Rahmenbedingungen und Verordnungen anzupassen!

Setzen Sie sich in der Lokal-, Landes- und Bundespolitik dafür ein, **UNSERE BAHN** wieder auf's Erfolgsgleis zu bringen! Unterstützen Sie unsere Aufforderung zum Umdenken und damit unseren Antrag!

Mit freundlichen Grüßen



Claudia Grimm
(Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg, [ABBD])



Jürgen Zimmermann
(Bürgerinitiative Schwabentrasse, [ABBD])

Fußnoten, Quellen, Links

1 BMDV Methodenhandbuch Stand 2016

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile

Hinweis:

Das Methodenhandbuch thematisiert Maßnahmen des BVWP, mithin den SPFV. Zur dezidierten Betrachtung des SPNV wird die „Standardisierte Bewertung“ herangezogen!

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/standardisierte-bewertung-2016plus-verfahrensanleitung.pdf?__blob=publicationFile

2 BVerwG Urteil vom 05.10.2021 7 A 13.20 Randnr. 79

<https://www.bverwg.de/051021U7A13.20.0>

3 ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz § 1 (28,29)

<https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html>

4 Antrag zum Thema Deutschlandtakt und sein Zielfahrplan [ABBD]

<https://abbd.info/wp-content/uploads/2024/09/Antrag-D-Takt-und-Zielfahrplan.pdf>

5 SIA 102 Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

https://shop.sia.ch/normenwerk/architekt/102_2020_d/D/Product

Auszug:

Phase 6 – Bewirtschaftung

Teilphase 61 – Betrieb (Überwachung, Wartung, Instandhaltung, Pflege)

Teilphase 62 – Erhaltung (Überprüfung / Instandsetzung)

Teilphase 63 – Grundlage für die Neuausrichtung (Erneuerung / Neupositionierung)

6 BundesImmissionschutzgesetz

<https://www.gesetze-im-internet.de/bimsg/BImSchG.pdf>

7 Verkehrsverlagerungspotenzial auf den Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS-Wissenschaftliche-Untersuchungen/studie-verlagerungspotenzial-schienenpersonenverkehr.pdf?__blob=publicationFile

8 Verkehrsverlagerungspotenzial auf den Schienengüterverkehr in Deutschland

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS-Wissenschaftliche-Untersuchungen/studie-verkehrsverlagerungspotenzial-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile

9 Grundgesetz Artikel 87e

https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_87e.html