

Die Politik der Bundesregierung:

Alte Fehler betonieren

Der Investitionsrahmenplan im Detail



Foto: DB AG

Neubau oder Bestandserhaltung? Der Eggetunnel zwischen Paderborn und Kassel ersetzt ein Streckenstück, das über einen rutschenden Hang führte. Investition für den Fernverkehr oder für den Nahverkehr? Durch den Tunnel fahren mehr Nahverkehrszüge als Intercity-Züge. Die Abgrenzungen sind wenig sinnvoll und beruhen nur auf dem Glauben, dass das Schienennetz eigenwirtschaftlich und unternehmerisch bewirtschaftet werden könne.

> Die Bundesregierung ist nicht bereit, Fehler von vorgestern und gestern zu korrigieren. Diese Haltung zieht sich wie ein roter Faden durch den Investitionsrahmenplan (IRP), wenn auch positive Aspekte darin stecken: ein Einblick in Details.

■ Viel Geld für Bestandserhaltung

Die Bestandserhaltung hat bei Schiene und Straße eine höhere Priorität als früher. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass sie ihrer Pflicht nach Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz zum Erhalt des Schienennetzes durch die Finanzierung von Ersatzinvestitionen ausreichend nachkomme. Ausdrücklich nennt der Plan als Grundlage der Erhaltungsinvestitionen

„die Strategie 21 der Deutschen Bahn AG mit folgenden Elementen: Leistungssteigerung durch Trennung („Entmischung“) langsamer und schneller Verkehre, Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik, Beseitigung von Engpässen, Einsatz intelligenter Technologien“.

Nicht reflektiert wird dabei, dass diese Strategie – wenn auch grundsätzlich richtig – auch wettbewerbsbehindernde Elemente enthält. Die Bundesregierung unterwirft sich so den Plänen eines Unternehmens, das sie gerade eben an Investoren verkaufen will und dessen oberster Chef am liebsten keinerlei Einmischung in seine Unternehmenspolitik dulden möchte.

Für Investitionen in das Bestandsnetz ist der feste Betrag von 2,5 Mrd. Euro je Jahr eingeplant, das sind im IRP-Zeitraum 2006 – 2010 insgesamt 12,5 Mrd. Euro.

Die Bundesregierung hält diesen Betrag für „ausreichend, um den Bedarf für die Erhaltung und für die Modernisierung des Bestandsnetzes abzusichern“.

Der Betrag von 2,5 Mrd. Euro ist der Mindestbetrag, den die DB selbst immer wieder für die Bestandserhaltung nennt. Kein Wort verliert der Plan darüber, dass die Abgrenzung zwischen Ersatzinvestitionen und laufender Unterhaltung fließend und daher nicht sehr sinnvoll ist. Es lohnt sich also nach wie vor für die DB, Strecken und Bauwerke bis zur Abrissreife herunterkommen zu lassen, damit eine vom Bund bezahlte Ersatzinvestition fällig wird. Noch geschickter stellt sich die DB an, wenn sie Ersatzinvestitionen als Neubauten deklariert, da diese dann über die vorgenannten 2,5 Mrd. Euro hinaus finanziert werden. Das ist beispielsweise für den dringend nötigen Ersatz des Schwarzkopftunnels im Spessart gelungen. Er soll insgesamt 230 Mio. Euro kosten. Davon werden 135,5 Mio. Euro aus Neubaumitteln, der Rest aus Bestandserhaltungsmitteln finanziert.

Kein Wort verliert der Verkehrsminister darüber, dass die Bundesregierung die Mittel für den laufenden Betrieb gerade eben durch Kürzung der Regionalisierungsmittel für den Regionalverkehr erheblich beschnitten hat – damit soll die Bahn unternehmerisch selbst fertig werden. Vornehm zurückhaltend heißt es:

„Der langfristige Bedarf an Mitteln für den Erhalt wird von BMVBS und DB AG auf der Basis einer umfassenden Analyse des Netzzustandes überprüft.“

Wie schön zu erfahren, dass das Ministerium angeblich in der Lage ist, das Netz zu überprüfen. Der vom Bundestag schon vor Jahren eingeforderte Netzzustandsbericht liegt jedenfalls bis heute nicht vor.

Wo die Investitionsmittel tatsächlich bleiben, wird dem Außenstehenden, aber auch dem Parlament nicht deutlich. Denn:

„Für die damit zu realisierenden Maßnahmen schließen der Bund und die DB AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen für bestimmte Investitionskomplexe (z. B. Oberbau, Bahnhofsanlagen, Nahverkehr) und maßnahmenbezogene Finanzierungsvereinbarungen für Projekte > 15 Mio. € (z. B. Berlin – Rostock) ab.“

Klar ergibt sich daraus aber: Das Ministerium und damit die Bundesregierung ist keineswegs Herr des Geldes, sondern Zahlmeister für die Unternehmenspolitik der DB AG.

Bestandserhaltung aus Steuermitteln tut not, denn die Schiene kann sonst nicht mit der steuerfinanzierten Straße konkurrieren. Containerzug bei Einbeck auf der Altstrecke Hannover – Göttingen.

■ Fertigstellung hat Vorrang

Die Bundesregierung misst der zügigen Weiterführung und Fertigstellung der in Bau befindlichen Neu- und Ausbauten Vorrang bei. Das ist zunächst logisch, da es volkswirtschaftlich nicht vertretbar ist, angefangene Bauten ungenutzt stehen zu lassen.

Unter der Flagge „Fertigstellung“ segelt aber auch die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt. Tunnelbohrer können nicht umkehren, und so tut die Politik so, als gäbe es kein Zurück mehr, wenn erst einmal mit einem Projekt angefangen wurde. Das gilt nicht nur für die „längste U-Bahn Deutschlands“, sondern auch für andere Projekte und zieht sich bis in den Beginn neuer Projekte hinein. Dass damit Fehler von gestern und Unternehmensentscheidungen der DB von vorgestern in Beton gegossen werden, spielt keine Rolle.

■ Neubau für den Wirtschaftsstandort

Die Kriterien, nach denen neue Projekte ausgewählt wurden, beschreibt der Verkehrsminister so:

- „die Bedeutung für die Umsetzung der investitionspolitischen Schwerpunkte, darunter die Stärkung von Wirtschaftszentren und Wachstumskernen,
- die Funktion für die Verkehrswirksamkeit bzw. Leistungsfähigkeit des Projektes im Netz (Lücken- bzw. Netzschluss),
- der Planungsstand bzw. bestehendes Baurecht.“

Die „investitionspolitischen Schwerpunkte“ werden so definiert:

„Mit der Priorisierung der Bundesverkehrsinvestitionen auf Vorhaben von möglichst hoher verkehrlicher und wirtschaftlicher Effizienz wollen wir dazu beitragen, die Verkehrsinfrastruktur noch stärker auf ihre Funktion zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland auszurichten. Wirtschaftliche Dynamik und Wachstum entstehen zuerst durch die Potenziale von Wachstumskernen. In die-



Foto: Engel (2)

sen Kernen finden sich die günstigsten Bedingungen für technologische und industrielle Entwicklungen und die damit verbundenen Anknüpfungspunkte für Investoren. Damit auch das Umland von dieser Dynamik profitiert, bedarf es regionaler Wachstumsbündnisse, die unter anderem eine gute verkehrliche Verzahnung gewährleisten. Vor diesem Hintergrund stehen daher die Konzentration auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raumes im Mittelpunkt der Priorisierung der Verkehrsinvestitionen. Und es geht darum, die Vernetzung der Konsum- und Produktionszentren mit den nationalen und internationalen Export- und Logistikdrehscheiben infrastrukturell optimal zu gestalten.“



Bringt das Projekt Rhein-Ruhr-Express endlich Ordnung in die überalterte Gleisstruktur im Ruhrgebiet? ICE in Düsseldorf Hbf.

Als Gesichtspunkte, die den selbst gesetzten Kriterien entsprechen, nennt der IRP:

- „Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken
- Realisierung der Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union
- Ausbau leistungsgerechter Anbindungen deutscher Seehäfen und ihrer seewärtigen Zufahrten
- verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen
- Förderung moderner Technologien, mit denen die verkehrliche und wirtschaftliche Effizienz des Gesamtverkehrssystems gesteigert werden kann
- Weitere Investitionsprojekte von nationaler Bedeutung“

Damit lässt sich eigentlich fast alles begründen, was der Politik teuer und prestigeträchtig genug erscheint. Es ist aber auch eine klare Absage an die Entwicklung gleicher oder vergleichbarer Lebensbedingungen in den verschiedenen Regionen Deutschlands. Es stellt sich nämlich die Frage, ob dabei nicht ein Wachstumskern gegen den anderen ausgespielt wird. Wenn z. B. die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt fertiggestellt wird, besteht die Gefahr, dass der Wachstumskern Jena vom ICE-Verkehr abgehängt wird. Oder sind Wachstumskerne nur Berlin und München?

■ Anti-Stau-Programm

Mit dem „Anti-Stau-Programm“ will die Bundesregierung Engpässe beseitigen. Engpässe gibt es auch auf der Schiene. Deshalb sollen Knoten ausgebaut werden. Ein Großteil der Gelder fließt in bereits begonnene Projekte: 1,3 Mrd. Euro* für die Knoten Magdeburg, Halle/Leipzig, Erfurt und Dresden, weitere 1,8 Mrd. Euro* für den Knoten Berlin. Als neu zu beginnende Arbeiten an Knoten werden

Frankfurt am Main, Hamburg, München, Mannheim und Bremen genannt, dafür sollen 1,7 Mrd. Euro* zur Verfügung stehen.

Dem „Anti-Stau-Programm“ ist auch der „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ zuzurechnen. Dazu heißt es:

„Die Rhein-Ruhr-Region als größter europäischer Ballungsraum benötigt zusätzlich ein leistungsfähiges schnelles schienengebundenes Verkehrsmittel. Der geplante RRX wird ein innovatives Angebot auf einer optimal ausgebauten Infrastruktur im Korridor Dortmund – Köln/Bonn schaffen. Er soll weitgehend nicht durch andere Systeme beeinträchtigt werden und mit hoher Geschwindigkeit die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden. Der Infrastrukturausbau als zentrale Voraussetzung für den RRX wird den Ausbau einzelner Knoten, die Verbesserung der technischen Effizienz, eine Netzergänzung und den Bau von einzelnen Ausweich- und Überholungsstrecken umfassen. Wesentliche Maßnahmen sind der Ausbau der auf der Strecke befindlichen Knoten, insbesondere Köln und Dortmund, sowie die Ausbaustrecke Düsseldorf – Duisburg. Der Bund hat ein Gutachten zur Ermittlung einer optimalen Angebotsstruktur und einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung der erforderlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Auftrag gegeben. Die Untersuchungen werden 2006 abgeschlossen.“

Diese Ausführungen sind der Beweis dafür, dass die Kritik von PRO BAHN am Magnetbahn-Projekt im Ruhrgebiet von Anfang an richtig und wegweisend war. Einstweilen sind für den RRX allerdings immerhin 1,4 Mrd. Euro* eingestellt mit dem Verwendungszweck „Ausbaustrecke Düsseldorf – Duisburg“.

■ Grenzüberschreitende Verkehre

Grenzüberschreitende Verkehre haben im IRP eine hohe Bedeutung: Der schlechte Zustand der Verbindungen nach

**) Alle genannten Geldbeträge nennen die Gesamtkosten der Investition. Wie viel bis 2010 investiert wird, sagt der IRP nicht aus.*

Polen soll aufgrund einer Vereinbarung aus dem Jahre 2003 verbessert werden. Hier sind für den Ausbau der nur im Güterverkehr genutzten Verbindung Hoyerswerda – Horka – Kohlfurt (Wegliniec) – einschließlich Elektrifizierung – 163 Mio. Euro* vorgesehen. Auch der weitere Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) und die Erneuerung der nur noch im Schrittempo befahrbaren Oderbrücke ist mit 164 Mrd. Euro* vorgesehen.

Ebenfalls vorangetrieben werden soll der mit der Tschechischen Republik bereits im Juli 1995 vereinbarte Ausbau der Strecke Berlin – Dresden: Hier sollen 266 Mrd. Euro* verwendet werden. Einer Neubewertung der Verbindung Berlin – Dresden und einem effizienteren Ausbau der Strecke über Jüterbog – Falkenberg/Elster stehen solche Verträge aber wohl im Weg oder sind zumindest ein ausreichender Vorwand, um nicht über die Verbindung Berlin – Dresden vorbehaltlos neu nachdenken zu müssen. Dass das nur Stückwerk ist, bemerkt man nur, wenn man weiß, dass für den Ausbau auf 200 km/h noch einmal 216 Mio. Euro* veranschlagt sind. Und der Ausbau für 160 km/h wird noch fragwürdiger, seitdem feststeht, dass die Dresdener Bahn von Süden nicht an den Berliner Flughafen angebunden wird.

Entgegen anders lautenden Aussagen von Kritikern steht auch die Zulaufstrecke zum Alpentransit von Karlsruhe nach Basel in der Investitionsliste zur Realisierung an. So ist für den Ausbau der Strecke Karlsruhe – Offenburg ein Betrag von 200 Mio. Euro* vorgesehen. Davon soll in erster Linie die Durchführung durch Rastatt gebaut werden. Südlich von Offenburg sollen 2,7 Mrd. Euro* investiert werden. Das ist fast so viel, wie für die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt vorgesehen ist. Für den Anschluss nach Straßburg und Saarbrücken sind 344 Mio. Euro* vorgesehen, damit sind allerdings keine großen Sprünge zu machen.

Der Ausbau der Verbindung zur Betuwe-Linie zum niederländischen Hafen Rotterdam soll mit 512 Mio. Euro* realisiert werden, für den Ausbau der Verbindung nach Aachen und zur belgischen Grenze sind nur noch Restarbeiten zu finanzieren.

■ Anbindung von See- und Flughäfen

Die Anbindung von Seehäfen hält die Bundesregierung für wichtig:

„Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft und der großen regionalen und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung deutscher Seehäfen gilt es, den maritimen Standort Deutschland und seine Export-/Importdrehscheiben zu sichern und zu stärken. Seehäfen sind Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs, sie sind zugleich logistische Dienstleistungszentren und Umschlagplätze für die Industriestandorte. Der gezielte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren und den Logistikdrehscheiben in Deutschland gehören deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik.“

Dafür sollen allein 2,2 Mrd. Euro* in die Schiene investiert werden:

- 405 Mio. Euro* für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde,

- 230 Mio. Euro* für den dreigleisigen Ausbau der Strecke Stelle – Lüneburg,
- 196 Mio. Euro* für die Elektrifizierung Jade-Weser-Port/Wilhelmshaven – Oldenburg und (Bremen –) Langwedel – Uelzen (– Stendal).

Der Löwenanteil für die Seehafen-Anschlüsse soll mit 1,2 Mrd. Euro* allerdings in eine Neubaustrecke zwischen Hamburg, Bremen und Hannover fließen. Damit feiert die heftig diskutierte sogenannte Y-Trasse fröhliche Urständ. Es ist jedoch fragwürdig, den Neubau einer Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h mit den Bedürfnissen des Güterverkehrs zu begründen.

Gegen diese Neubaustrecke, die durch sensible Gebiete zwischen Rotenburg (Wümme) und Walsrode geführt werden soll, regt sich vor allem aus den Kreisen der Naturschützer Widerstand. Im Jahr 2005 wurde sie aus Geldknappheit auf Eis gelegt. Über die Hintergründe für das überraschende Vorziehen des Projekts ist wenig bekannt. Bestehendes Baurecht kann es nicht sein, denn einen Planfeststellungsbeschluss gibt es noch nicht. Allerdings hat der Bundestag die Einspruchsrechte der Umweltschützer fast zeitgleich mit der Veröffentlichung des IRP erheblich eingeschränkt.

Sind die Hintergründe in der Unternehmenspolitik der DB zu suchen, die einen guten Draht zum Ministerium hat? Hatte nicht die DB damit gedroht, ihren Sitz nach Hamburg zu verlagern? Wollte sich nicht die DB bei der Hamburger Lagerhaus und Logistik Gesellschaft (HHLA) einkaufen? Hamburg ist heute der Dreh- und Angelpunkt der Logistikgeschäfte, die der DB Gewinn bringen. Bremen und Rostock sind für den DB-Konzern von erheblich geringerer Bedeutung:

„Der Ausbau des Knotens Bremen und der Strecken Berlin – Rostock und Berlin – Stralsund erfolgt im Rahmen der Investitionsmittel zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes.“

■ Nur Fliegen ist schöner

Flughafenanbindungen erscheinen der Bundesregierung ganz wichtig.

„Kurzflüge zwischen den Flughäfen lassen sich durch schnelle Eisenbahnverbindungen ersetzen. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schienenverbindung Köln – Rhein/Main bestätigt das.“

Doch das Argument, das für Frankfurt recht ist, weil der Flughafen direkt an der Durchfahrtstrecke der ICE-Züge liegt und der Flughafen sozusagen „nebenbei“ bedient werden kann, wird für Köln, Berlin und München zur Groteske. Am Flughafen in Köln ist die Durchfahrt des ICE möglich, aber davon wird nur dreimal täglich Gebrauch gemacht, und das nur zu nachtschlafender Zeit. In Berlin wird es auf absehbare Zeit gar keine Durchfahrtmöglichkeit geben. Und zum Münchener Flughafen wird man ohne Umsteigen gar nicht gelangen, denn dorthin soll die Magnetbahn fahren. Das ist natürlich im IRP nicht nachzulesen:

**) Alle genannten Geldbeträge nennen die Gesamtkosten der Investition. Wie viel bis 2010 investiert wird, sagt der IRP nicht aus.*

Foto: DB



Endstation für fast alle ICE: Flughafenbahnhof Köln-Bonn. Wie lange kann die DB diese eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen durchhalten?

Fernbahn-, Regionalbahn- und S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Voraussetzung für die Einrichtung des geplanten Airport-Shuttles von Berlin Hauptbahnhof zum Flughafen-Bahnhof in der geplanten Taktichte und mit kürzestmöglicher Fahrzeit ist ferner der Ausbau der Dresdner Bahn im Süden Berlins und der zweigleisige Bau der Mahlower Kurve. Die Gesamtkosten der Schienenanbindung betragen 636 Mio. €. Davon wird der überwiegende Teil bis zum Jahr 2010 eingesetzt, um die Anbindung von Westen her zeitgerecht fertig zu stellen.“

Es wird also für „das Projekt

„Die Anbindung des Münchner Flughafens mit dem Transrapid an das Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz ist ebenfalls Bestandteil des IRP.“

Über eine adäquate Anbindung des Flughafens in Berlin-Schönefeld, neudeutsch Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) genannt, schreibt der IRP:

„Zur Inbetriebnahme des BBI ist eine adäquate verkehrliche Anbindung über Schiene und Straße fertig zu stellen. So soll der BBI über einen unterirdischen Flughafenbahnhof innerhalb des Terminals an das

von nationaler Bedeutung“ (Originaltext des IRP) ein Kopfbahnhof gebaut – eine Konstruktion, die in Stuttgart als anachronistisch hingestellt wird. Man soll zwar von Düsseldorf, Hannover und Hamburg direkt hinfahren können – so als ob es dort keine Flughäfen gäbe. Von Rostock, Schwerin, Potsdam und Magdeburg gibt es hingegen keine ICE-Züge, und von Erfurt, Leipzig und Dresden gibt es gar keine direkte Schienenverbindung.

Eine Einigung über die Anbindung des Berliner Flughafens kam nämlich erst zustande, nachdem Hartmut Mehdorn



Ein Durchbruch: Mit der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim soll endlich begonnen werden. In Goddelau-Erfelden muss ein Regionalexpress einem verspäteten ICE Platz machen.

zusagte, ICE-Züge aus Richtung Westen würden zum Flughafen fahren. Nur ein integrierter Bahnkonzern kann wohl solche Geschenke machen, damit ihm Infrastrukturprojekte finanziert werden. Das Projekt eilt, denn zum Winterflugplan 2011 soll der neue Flughafen seinen Betrieb aufnehmen.

■ Rhein-Main – Rhein-Neckar kommt endlich

Die dringend notwendige Neubaustrecke im Anschluss an die Neubaustrecken Hannover – Fulda und Köln – Frankfurt soll endlich begonnen werden. 1,3 Mrd. Euro* werden hierfür bis 2010 angesetzt, der größte Anteil soll nach 2010 investiert werden.

■ Moderne Technologien

Der IRP enthält einige weitere Infrastrukturmaßnahmen als Förderung:

- „Kombinierter Verkehr
- Gleisanschlüsse
- Verkehrslenkung und -leitung“

Nicht angesprochen wird dabei die Wettbewerbsneutralität der Förderungen. Bei Gleisanschlüssen ist es noch verständlich, wenn die Förderung den Unternehmen zuteil wird, die die Anschlüsse für ihr Gewerbe benötigen. Auch beim „kombinierten Verkehr“ können Anlagen anderer Unternehmen gefördert werden. Problematisch wird die Sache aber bei der Verkehrslenkung der Eisenbahn:

„Auf der Basis einer abgeschlossenen Machbarkeitsstudie arbeitet die DB AG derzeit an einer integrierten Informationskette und an der Systemkonfiguration. Zu den betrieblichen Maßnahmen gehören

- die Zusammenführung von rechnergesteuerter Zugüberwachung und Zuglaufverfolgung (RZÜ) und elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW) im Rahmen der Betriebszentralen (BZ),
- der Elektronische Buchfahrplan, der dem Triebfahrzeugführer die Strecken- und Fahrinformationen über einen Bildschirm liefert, und
- die Zugfahrsteuerung zur Optimierung von Fahrzeit und Energieverbrauch.“

Dass hier noch von der integrierten Bahn ausgegangen wird, die DB-Chef Mehdorn an die Börse bringen will, wird im nächsten Satz klar:

„Die Verkehrslenkung und -leitung im Schienenverkehr gehört zu den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahnen. In diesem Rahmen soll das zukunftsorientierte Bahnleitsystem der DB AG unter Nutzung moderner Telematiktechnologien der Weiterentwicklung des Betriebsführungssystems der Bahn dienen.“

Das ganze Dilemma der Börsengang-Diskussion wird hier sichtbar: Einerseits soll Wettbewerb auf der Schiene möglich sein, andererseits bestimmt ein Wettbewerber mit seiner Marktmacht und dem Netzmonopol, wie Verkehrslenkung bei den Wettbewerbern auszusehen hat. Das gilt nicht nur national, sondern auch international:

„Zur Überwindung unterschiedlicher Zugsteuerungs- und Zugsicherungssysteme in den EU-Mitgliedstaaten haben

die Industrie und die Bahnen ein einheitliches Europäisches Schienenverkehrs-Managementsystem ERTMS mit den beiden Komponenten Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung ETCS und Funkkommunikation GSM-R entwickelt GSM-R ist bereits im Betrieb der Eisenbahnen eingeführt. In Deutschland ist im konventionellen Eisenbahnsystem mit der weiterentwickelten induktiven Zugsicherung ein dem System ETCS gleichwertiges System vorhanden. Deshalb ist für die Migration von ETCS im konventionellen Bereich wichtig, dass die Forderung nach Interoperabilität im transeuropäischen Verkehr gewährleistet werden kann, ohne das vorhandene System generell umrüsten zu müssen. Hierzu verfolgt die deutsche Migrationsstrategie ein Korridorkonzept. Für das Hochgeschwindigkeitssystem sieht die deutsche Migrationsstrategie mittel- bis langfristig den vollständigen Ersatz der Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) vor.“

Man wird auch hier früher oder später zur Kenntnis nehmen müssen, dass es integrierte Bahnkonzerne und Wettbewerb nicht ohne ständige Konflikte um Diskriminierung gibt.

■ Transrapid außer Konkurrenz und Wettbewerb

Das Projekt des Transrapid zum Münchener Flughafen ist selbstverständlich auch im IRP enthalten. 550 Mio. Euro* sind dafür vorgesehen, aber sie stehen weder bei den Schienen- noch bei den Straßenprojekten. Wer also meint, dass das Geld für andere Schienenprojekte zur Verfügung steht, wenn das Transrapid-Projekt gekippt wird, erliegt einer Fehleinschätzung. Bemerkenswert klar ist auch die Formulierung:

„Die Deutsche Bahn AG wird das Projekt eigenwirtschaftlich planen, realisieren und betreiben. Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt durch die DB AG und den Freistaat Bayern. Aufgrund der industriepolitischen Bedeutung will der Bund die Realisierung finanziell fördern. Derzeit sind bereits 550 Mio. € im Bundeshaushalt abgesichert.“

Es handelt sich also nicht um eine Infrastrukturförderung, sondern um eine Beihilfe für ein Wirtschaftsunternehmen – und ist daher ein Fremdkörper im Verkehrshaushalt.

Und: Die Tür zu weiteren Zusagen von Geld wird weit offengehalten, falls der Transrapid doch teurer werden sollte.

*) Alle genannten Geldbeträge nennen die Gesamtkosten der Investition. Wie viel bis 2010 investiert wird, sagt der IRP nicht aus.