

Spurensuche nach den Sowieso-Kosten

Das Ausbauprojekt Troisdorf—Bonn-Oberkassel, das bisher als Nahverkehrsprojekt firmiert, führt beispielhaft vor Augen, wie willkürlich die Zuweisung von Finanzierungstöpfen sein kann und welche Gestaltungsspielräume sich für die DB AG ergeben.

Offensichtlich ist, dass der Bau eines dritten Gleises dem Güterverkehr erheblich zugute käme, selbst wenn er das neue Gleis selbst nicht befahren würde. Entscheidend für die Bemessung von Finanzierungsanteilen sollte stets die Wirkung einer Maßnahme auf die Gesamtkapazität einer Strecke sein. Dennoch soll das Projekt bislang ausschließlich aus Nahverkehrsmitteln bezahlt werden.

Die DB AG stützt diese Lastenverschiebung, indem sie Kosten in die Kalkulation einzubeziehen sucht, die kausal dem Nahverkehr nicht in voller Höhe anzulasten sind (»Sowieso-Kosten«). So sollen laut Bonner General-Anzeiger vom 23. März 2010 (»Auf der Jagd nach den Sowieso-Kosten«) unter Berufung auf den CDU-Verkehrsexperten Lorth die Kosten des EStW, der Errichtung von ETCS sowie der Maßnahme zur Entdröhnung an der Siegbrücke eingepreist sein. Stattdessen müsste ein Teil dieser Kosten dem Güterverkehr angerechnet werden, so dass BSchWAG-Mittel nach § 8 Abs. 1 bereitzustellen sind. Auf die DB AG wirkt der Anreiz ein, sowohl ihren Bestandsnetzetat zu entlasten als auch die Bedarfsplanmittel zu schonen. Beide Verhaltensweisen sind legitim. Führt die Überforderung des Nahverkehrs-etats am Ende zur Absage der Maßnahme, entgehen dem Güterverkehr Trassenpotenziale auf einer der wichtigsten Magistralen. Aus diesem Grund ist die heutige Finanzierungspraxis in mehrfacher Hinsicht reformbedürftig.

Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar ab (siehe ergänzende Maßnahmen).

- **D4–III: Mannheim—Karlsruhe**
Keine Maßnahmen in Planung.

5.5.4 Alternative und ergänzende Maßnahmen

Des Weiteren bieten sich folgende (ergänzende) Handlungsalternativen an:

- **D1–I: Emmerich—Oberhausen**
Da der geplante Bau des dritten Gleises noch im planungsrechtlichen Anfangsstadium steckt und die angespannte Haushaltslage dazu führen wird, entweder den RRX oder die Betuwe, aber nicht beide Projekte in den nächsten 10 bis 15 Jahren in Angriff nehmen zu können, sollte trotz politischer Vorfestlegungen über Alternativen zu Emmerich—Oberhausen noch einmal zügig, intensiv und ergebnisoffen nachgedacht werden.
Wir unterbreiten den Vorschlag, den Ausbau eines linksrheinischen Bypasses Abzweig Elten—Kleve (Wiederherstellung der angeblich gut erhaltenen Rheinbrücke Griethausen oder Neu-

bau)—Goch—Krefeld ernsthaft zu prüfen. Die Strecke ist gleich lang wie Elten—Oberhausen (gut 70 km), jedoch in der Gesamtbetrachtung des Laufwegs bis Düsseldorf etwas kürzer, führt durch insgesamt schwächer besiedeltes Gebiet und meidet den kritischen Abschnitt Oberhausen—Duisburg, ohne die niederländischen Investitionen in die Betuwe bis Zevenaar infrage zu stellen. Duisburg ließe sich dennoch vollwertig anbinden. Baulich müssten das zweite Gleis zwischen Geldern und Kleve auf 35 km gelegt sowie die gesamte Strecke Elten—Kleve elektrifiziert werden. Ein Unsicherheitsfaktor sind die Kosten des Brückenbaus, die im Detail zu analysieren sind.

- **D1–II: Oberhausen—Duisburg—Düsseldorf**
Keine weiteren Maßnahmen erforderlich, eher erscheint ein Abspecken der Planung sinnvoll.
- **D1–III: Düsseldorf—Kölner Knoten**
Keine weiteren Maßnahmen notwendig.
- **D1–IV: Kölner Knoten—Bingen**
Die Talverhältnisse setzen der Engpassbeseitigung vor Ort unüberwindliche