

Autor: Caspar Schwietering [trmt7an7kmh9fmo1io7cvccb]
Seite: 23

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 67.505 (gedruckt) ¹ 92.522 (verkauft) ¹
 96.484 (verbreitet) ¹

Ressort: WIRTSCHAFT

Reichweite: 0,370 (in Mio.) ²

¹ von PMG gewichtet 10/2022

² von PMG gewichtet 7/2022

Schienerausbau beschleunigen

Kommission will Verfahren vereinfachen

Bei jeder Gelegenheit betonte der frühere Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU), dass der Bund so viel Geld wie nie in die Sanierung des Schienennetzes investiert. Und tatsächlich stehen der zuständigen Deutschen Bahn hierfür in diesem Jahrzehnt satte 86 Milliarden Euro zur Verfügung, davon steuert der Bund rund 63 Milliarden Euro bei. Der Zustand des Schienennetzes hat sich in Scheuers Amtszeit aber nicht verbessert. Im Gegenteil: Das Netz wird immer älter und damit störanfälliger. Der Investitionsstau beträgt gut 50 Milliarden Euro.

Das hat viel mit komplizierten Planungs- und Genehmigungsverfahren zu tun. Jahrelang gelang es Ronald Pofalla, dem früheren Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn, auch deshalb nicht, alle Bundesmittel wirklich zu verbauen. Die „Beschleunigungskommission Schiene“ soll die Verfahren nun deutlich vereinfachen. An diesem Dienstag übergibt die Regierungskommission, in der neben der Bahn- und Baubranche auch Verkehrsverbände und Verkehrspolitiker der Ampel-Koalition saßen, ihren Abschlussbericht an Verkehrsminister Volker Wissing (FDP).

Nur noch zwei Finanzierungstöpfе Laut dem finalen Entwurf, der dem Tagesspiegel vorliegt, will das Gremium vor allem die Finanzierung massiv vereinfachen. Seit Jahren beklagt die Bahnbranche, dass es für Baumaßnahmen im Schienennetz dutzende Finanzierungstöpfе mit hunderten verschiedenen Finanzierungsanträgen gibt. Stattdessen soll es zukünftig zwei mehrjährig finanzierte Schienenfonds geben – einen für die Modernisierung des

Bestandsnetzes und einen für den Aus- und Neubau.

Damit könnte die Deutsche Bahn Bundesmittel viel freier verwenden: kleinere Sanierungsarbeiten, der Ersatzneubau von Strecken, die Elektrifizierung, digitale Signale und Stellwerke, zusätzliche Weichen und Überholgleise – all das soll aus dem Schienenfonds für das bestehende Netz finanziert werden. Gespeist werden soll er unter anderem aus Bundesmitteln und den Nutzungsgebühren der Eisenbahnen. Das passe zum Ziel der Bundesregierung, die Infrastrukturtöchter der Deutschen Bahn zu einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft zu fusionieren, erklärt Theurer.

Die Reform ist eine wichtige Voraussetzung für die geplante Generalsanierung der wichtigsten Bahnkorridore bis 2030. Denn Verkehrsminister Wissing will bei monatelangen Totalsperrungen nicht nur alle Anlagen erneuern, sondern auch die Kapazität der Strecken erweitern. Ohne die Reform müsste die Bahn dafür viele verschiedene Finanzierungstöpfе nutzen, was die zeitgleiche Durchführung unmöglich machen würde.

Weniger Aufwand für kleine Maßnahmen

Große neue Bahnstrecken werden in den nächsten Jahren kaum ans Netz gehen. Ende 2025 startet Stuttgart 21, das war es für lange Zeit. Im Bundeshaushalt steht für neue Strecken in den kommenden Jahren auch kaum Geld zur Verfügung.

Dennoch fordert die Bundesregierung von der Bahnbranche, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln und mindestens ein Viertel aller Güter

zu transportieren. Um diese Ziele auch ansatzweise erreichen zu können, müssen kleinere Maßnahmen rasch umgesetzt werden. So können etwa längere Züge die Kapazität im Güterverkehr stark erhöhen, wofür Überholgleise auf 740 Meter verlängert werden müssen. Hierfür sollen nun die Genehmigungsverfahren stark vereinfacht werden. Bei Elektrifizierungen will die Bundesregierung künftig auf Nutzen-Kosten-Untersuchungen verzichten. Zudem sind verkürzte Planfeststellungs- und Raumordnungsverfahren vorgesehen, mitunter auch einfache Genehmigungen. Alle Schienenbauprojekte sollen künftig „als überragendes öffentliches Interesse“ gelten. Die Bauten bekommen dadurch „in behördlichen und gerichtlichen Rechtsgüterabwägungen ein höheres Gewicht“, schreibt Theurer – etwa gegenüber dem Anwohner- und Naturschutz. Grünen-Bahnexperte Matthias Gastel betonte hingegen, die überwiegende Anzahl der Vorschläge beziehe sich nicht auf die Einschränkung des Umweltrechts.

Nur noch zwei Finanzierungstöpfе sollen den Schienenbau voranbringen.

Nur noch zwei Finanzierungstöpfе sollen den Schienenbau voranbringen.

Zitat

Das Ergebnis kann sich sehen lassen – weil die wichtigsten Stakeholder sich gemeinsam auf die Umsetzung festlegen.

Michael Theurer (FDP), Leiter der „Beschleunigungskommission Schiene“

Wörter:

545