

Autor: Thomas Wüpper [tmt7ajjntf1zlj1gf7q7biy]

Seite: 18

Ressort: Wirtschaft

¹ von PMG gewichtet 01/2023² von PMG gewichtet 7/2022

Mediengattung: Tageszeitung

Auflage: 68.231 (gedruckt)¹ 93.517 (verkauft)¹
97.522 (verbreitet)¹Reichweite: 0,374 (in Mio.)²

Marodes Schienennetz

Die Bahn will 80 Milliarden mehr

Die Modernisierung des überlasteten, überalterten und lange vernachlässigten Schienennetzes wird viel teurer als bisher veranschlagt. Die bundeseigene Deutsche Bahn AG, die auch die Infrastruktur verwaltet, hat bei Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) einen zusätzlichen Finanzbedarf von 75 bis 80 Milliarden Euro bis 2030 angemeldet. Das wurde unserer Redaktion in Koalitionskreisen bestätigt.

Für Erhalt, Ersatzinvestitionen und Digitalisierung des 33.400 km langen Gleisnetzes und der Anlagen will der größte Staatskonzern demnach neun bis zehn Milliarden Euro zusätzlich pro Jahr vom Bund als Eigentümer haben. Die Regierung müsste dazu die bisher festgelegten Zahlungen mehr als verdoppeln. Ohne radikale Modernisierung sind die Klimaziele der Ampelkoalition nicht erreichbar, die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und mehr Fracht vom Lkw auf Züge zu verlagern. Schon jetzt haben Zugverspätungen und Betriebsprobleme drastisch zugenommen.

Mit Spannung wird daher die Klausur von Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) mit seinem Kabinett erwartet. Dort soll im März über den gewaltigen zusätzlichen Finanzbedarf beraten werden, der durch den Ukrainekrieg und zuvor Corona entstanden ist. Verkehrsminister Wissing wird vor allem Finanzminister und FDP-Parteichef Christian Lindner überzeugen müssen, für besseren Schienenverkehr rasch noch viel mehr Geld bereitzustellen und dafür den Fuß von der Schuldenbremse zu nehmen.

Geld für Straßen oder die Bahn?

Die Beteiligten geben zu den seit Monaten laufenden Gesprächen offiziell kaum Auskunft. Der DB-Konzern verweist auf Vertraulichkeit. Auch im Verkehrsministerium will man sich offiziell nicht zum errechneten Mehrbedarf beim Bahnnetz äußern. Aktuell laufe das Aufstellungsverfahren zum Bundeshaushalt 2024,

erklärte ein Sprecher auf Anfrage. Dabei werden Eckwerte für die Ausgaben festgelegt. Man wolle „diesen Ergebnissen nicht vorgreifen“. Das Finanzministerium äußert sich ähnlich, verweist aber zusätzlich auf die nötige Einhaltung der „Regelobergrenze“ bei der Neuverschuldung.

Erwartet werden harte Auseinandersetzungen in der Koalition. Die Grünen wollen mehr Mittel für Klimaschutz, Energie- und Verkehrswende durchsetzen. Zusätzliches Geld für die Schiene könnte durch den Verzicht auf weiteren Ausbau der Autobahnen und eine deutlich höhere Lkw-Maut finanziert werden, was die FDP ablehnt. Allerdings warnen Kritiker auch, der DB-Konzern mit seinen weltweit mehr als 320.000 Beschäftigten drohe, ohne Reformen zum Fass ohne Boden zu werden.

Erst Anfang 2020 hat die Regierung die Mittel für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung beim bundeseigenen Schienennetz deutlich erhöht. Die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) sieht bis 2030 insgesamt 86 Milliarden Euro vor. Davon sollen 62 Milliarden Euro durch den Bund und 24 Milliarden durch den Konzern finanziert werden. Dessen Tochter DB Netz AG betreibt die Infrastruktur bereits seit der Bahnreform 1994 und hat dafür seither dreistellige Milliardenzuschüsse aus der Steuerecke erhalten. Dennoch wurde der Zustand des Netzes schlechter.

Reformen zu lange versäumt

Der Bundesrechnungshof kritisiert seit Langem teure Systemfehler und Fehlsteuerungen bei der Netzsparte. Die auch von DB-Wettbewerbern vielfach angemahnten Strukturreformen wurden aber in den letzten Jahrzehnten von den wechselnden Verkehrsministern mit SPD- und dann CSU-Parteibuch nicht angepackt.

Die Ampel-Koalition will die Infrastruktur ab 2024 gemeinnützig statt gewinn-

orientiert ausrichten und innerhalb des Konzerns neu aufstellen. Auch bessere Finanzierungsmodelle nach Schweizer Vorbild werden debattiert. Bisher kommt Minister Wissing mit dem Umbau aber nur schleppend voran. Experten verweisen seit Jahren darauf, dass das deutsche Schienennetz massiv unterfinanziert ist und zunehmend verschleißt und überaltert, weil beim Ersatz von Brücken, Stellwerken, Gleisen und Weichen zu sehr gespart wird. Das belegten wiederholt interne Papiere des Aufsichtsrates, wonach schon zu Zeiten der früheren DB-Chefs Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube viel zu wenig für Wartung, Reparaturen und Austausch von Anlagen ausgegeben wurde.

Wahrer Zustand verschwiegen

Der DB-Konzern wie wechselnde Regierungen haben den maroden Zustand und den wahren Finanzbedarf für die Modernisierung lange beschönigt und verschwiegen. Noch Anfang 2020 wurde die LuFV III als großer Wurf angepriesen, konkret von Ex-Minister Andreas Scheuer und Ronald Pofalla, damals noch Chef der DB Netz AG und zuvor Kanzleramtschef unter der ehemaligen Regierungschefin Angela Merkel.

Seit Pofallas plötzlichem Abgang zu einer Berliner Immobilienfirma leitet Berthold Huber die Netzsparte. Der Manager kennt als vormaliger DB-Vorstand für den Personenverkehr die vielen Engpässe und Mängel bei der Infrastruktur aus leidiger Erfahrung zahlreicher baustellenbedingter Zugverspätungen. Huber hat eine Generalinventur veranlasst, die das wenig überraschende Ergebnis brachte. Demnach ist der Zustand des deutschen Bahnnetzes besonders in den hoch belasteten Korridoren alarmierend dürftig und schlechter, als es der Konzern über Jahre in den vorgeschriebenen Infrastrukturzustandsberichten darstellte.

Nur Note 2,9 fürs Schienennetz

Nach Tagesspiegel-Informationen erhält die Infrastruktur in der bisher vertraulichen Expertise insgesamt nur die Note 2,9. Die Nachbarländer Schweiz und Österreich schaffen mit den Noten 1,9 und 2,1 viel bessere Ergebnisse. Das 3500 Kilometer lange Kernnetz mit den hochbelasteten Strecken zwischen Hamburg, Hannover, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München steht in der Bewertung wegen des starken Verschleißes noch schlechter da – und wird sich wegen des wachsenden Personen- und Güterverkehrs bis 2030 auf rund 9000

Kilometer vergrößern. Deshalb sollen Korridore für die überfällige Komplettanierung monatelang gesperrt werden, wie Wissing und DB-Chef Richard Lutz vorigen Sommer ankündigten. Starten will man mit der meistbefahrenen Strecke zwischen Mannheim und Frankfurt direkt nach der Fußball-EM 2024. Bis 2030 möchte die DB insgesamt 43 wichtige Abschnitte modernisieren. Die Rechnung dafür hat der Konzern nun präsentiert. „Die Ampel-Koalition“, sagt ein Insider, „muss jetzt die vielen Versäum-

nisse der Vorgänger ausbaden.“

Die Modernisierung der überalterten Infrastruktur wird viel teurer. Die Bahn verschärft damit den Zwist um die Mittelverteilung in der Regierung.

Zahl des Tages

10

Milliarden Euro zusätzlich pro Jahr braucht die Bahn für Erhalt, Ersatz und Digitalisierung des Schienennetzes.

Wörter:

877