

Seite: 17
Ressort: Wirtschaft
Seitentitel: Wirtschaft
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Nummer: 75
Auflage: 167.820 (gedruckt)¹ 189.948 (verkauft)¹
 193.785 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,944 (in Mio.)²

¹ IVW 4/2022² AGMA ma 2022 Tageszeitungen

"Bahn braucht mindestens 40 Milliarden Euro mehr"

Im Koalitionsausschuss ringen die Ampelparteien um neue Autobahnen - und um mehr Geld für die Schiene

cbu. BERLIN. Der Krach um neue Autobahnen dominiert die öffentliche Debatte um den Koalitionszwist, den die Spitzen der Ampelkoalition seit Sonntagabend aus dem Weg zu räumen suchen. Tatsächlich aber schaut auch die Deutsche Bahn mit großer Nervosität auf die Gespräche. Sie könnte zum Profiteur im Streit um mehr Klimaschutz im Verkehrssektor werden, schließlich sind sich politisch alle einig, dass die Bahn einen ordentlichen Schub bekommen muss - sowohl durch Beschleunigung der Bauvorhaben als auch durch mehr Geld.

Was dies für die mittelfristige Finanzplanung bedeutet, könnte sich am Mittwoch entscheiden. Im Umfeld der Bahn werden jedenfalls schon einmal klare Ansagen gemacht. Der Chef der Bahngewerkschaft EVG und stellvertretende Chef des Aufsichtsrats, Martin Burkert, wird in seinen Forderungen konkret: Er erwarte mindestens 40 Milliarden Euro zusätzlich bis zum Jahr 2027. So viel sei notwendig, um die marode Schieneninfrastruktur zu sanieren. Dabei liegt eine besondere Betonung auf dem Wort "zusätzlich", denn für diesen Zeitraum ist schon eine Summe in ähnlicher Höhe vom Bund zugesagt. Am Mittwoch tagt der Aufsichtsrat der Bahn in Potsdam, bis dahin möchte das Gremium genaue Zahlen für die mittelfristige Finanzplanung sehen - sonst gerät womöglich die gesamte Planung der Deutschen Bahn für die Sanierung der nächsten Jahre ins Wanken.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat in den vergangenen Wochen immer wieder dafür geworben, der Bahn mittelfristig mehr Geld zur Verfügung zu stellen. Auch darüber hinaus möchte er die Finanzierung des Streckennetzes von mehr als 33.000 Kilometern auf ein neues Fundament stellen. Künftig könnten neue Fonds mit überjährig bereitgestellten Finanzmitteln dafür sorgen, dass Bauunternehmen mehr Planungssicherheit haben und zusätzliche Kapazitäten aufbauen können.

Auch für die Frage, woher die Mittel kommen sollen, gibt es schon klare Vorstellungen. Die Lkw-Maut soll von 2024 an auf kleinere Lastwagen mit mindestens 3,5 Tonnen Gewicht ausgeweitet werden, außerdem soll es eine CO₂-Komponente geben, die zusätzliches Geld in die Staatskasse spülen soll. Je nach Ausgestaltung könnte es Mehreinnahmen zwischen 4 und 8 Milliarden Euro geben, wie die Fachpublikation "Tagesspiegel Background" jüngst berichtete. Das Geld soll erstmals auch verkehrsträgerübergreifend eingesetzt werden. Mehr Geld wollen indes auch andere: Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) brachte kürzlich Subventionen für E-Fuels ins Gespräch, Grüne und Sozialdemokraten pochen auf einen Ausbau der Kindergrundsicherung, und auch die Bundeswehr fordert neben dem Sondervermögen von 100 Milliarden Euro weitere Steigerungen ihres Haushalts.

Die Investitionen in die Bahn sind jedoch notwendig, um die vielfach ange-mahnten Anstrengungen der Ampelkoalition für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor mit Leben zu füllen. Wissing sieht sich schon seit Monaten Attacken von den Grünen und ihr nahestehenden Organisationen ausgesetzt. Der Verkehrssektor ist schließlich der einzige Bereich, in dem die Ziele des Klimaschutzgesetzes beständig gerissen werden und auch die versprochenen Einsparungen noch nicht die erhoffte Besserung bringen. Daher sollen die Auseinandersetzungen um das Klimaschutz-Sofortprogramm der Bundesregierung für die ungewöhnliche Verlängerung der Gespräche gesorgt haben. Denn SPD und FDP wollen in dem gemeinsamen Ampelvorhaben, die Planung von großen Infrastrukturprojekten zu beschleunigen, auch den Bau neuer Autobahnabschnitte unterbringen - was bei den Grünen auf heftige Gegenwehr stößt. Im Gespräch ist nun, die Liste der Vorhaben auf 144 Autobahnprojekte zu reduzieren. Das könnte vor allem Projekte der Engpassbeseitigung betreffen, die im Bundesverkehrswegeplan schon als "vordringlich" oder "fest disponiert" eingeplant sind. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) läuft aber auch dagegen Sturm und verweist darauf, dass hier Naturschutzgebiete und insbesondere Moore betroffen wären.

Wörter: 547**Urheberinformation:** Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main