

DER GASTKOMMENTAR

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind Zukunftsinvestitionen. Gut ausgebaute und vernetzte Verkehrswege bilden das Rückgrat von modernen und industrialisierten Volkswirtschaften, so auch für die der Bundesrepublik Deutschland. Sie tragen wesentlich zu Wachstum, Wohlstand und Lebensqualität bei – und sind ein entscheidender Standortfaktor.

Dies gilt auch für die Schieneninfrastruktur in Deutschland, deren Leistungsfähigkeit für die Zukunft gesichert sein muss. Die diesbezüglichen Weichen müssen allerdings kurz- und mittelfristig gestellt werden. Denn nach Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise steigen vor allem die Güterströme weltweit an. Die Transportleistung auf der Schiene soll daher in Deutschland im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um etwa elf Prozent auf dann rund 106 Mrd tkm wachsen. Für 2011 geht das Verkehrsministerium in seiner aktuellen Mittelfristprognose von vier Prozent Wachstum aus. Wenn auch der Personenverkehr auf der Schiene weiter, wenn auch in einer bescheideneren Größenordnung, wächst, so bedeutet dies, dass einige der bereits heute bekannten Nadelöhre in der Schieneninfrastruktur verstopft sein werden, so wie dies jüngst auch das Umweltbundesamt in einer von ihm beauftragten Studie aufgezeigt hat.

Zur optimalen Nutzung vorhandener Kapazitäten sind zunächst betriebliche Maßnahmen bei Eisenbahninfrastruktur- (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) notwendig. Im Weiteren kann jedoch nur über bautechnische Erweiterungen und Erneuerungen des Netzes sowie über eine innovative Leit- und Sicherungstechnik die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene langfristig sichergestellt werden. Hierzu gilt es, Investitionsschwerpunkte im Kernnetz festzulegen.

Die Langsamfahrstellen, allen voran die im Fahrplan bereits berücksichtigten „Schlaglöcher der Schiene“, müssen zügig beseitigt werden. Der Abstand und die Länge der Überholgleise und Überleitungen müssen den aktuellen Anforderungen angepasst werden. Auf solche Einrichtungen kann derzeit nicht verzichtet werden.

Von einer Verlängerung der Blockabstände ist dringend abzuraten, vielmehr ist eine intelligente Blockteilung anzustreben. Dazu sollte das Potenzial von elektronischen Stellwerken ausgeschöpft werden. Um den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden, wird der weitere Neu- und Ausbau der Hauptverkehrsrelationen aber unerlässlich sein.

Dies sieht auch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer so, wenn er betont, dass das Schienennetz aufgrund der zu erwartenden Steigerungen im Verkehr weiter ausgebaut werden müsse. Die Deutsche Bahn hat vor einigen Monaten darauf verwiesen, dass die

Gut ausgebaute Infrastruktur sichern



Prof. Dr. Ronald Pörner (52) ist seit März 2007 Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V. Vorher war er ordentlicher Professor für Marketing und Marktforschung im Studiengang Betriebswirtschaftslehre der Berliner Fachhochschule für Technik und Wirtschaft (FHTW Berlin). Bei seinen beruflichen Stationen in der Industrie arbeitete Pörner unter anderem bei einer Tochtergesellschaft des MAN-Konzerns und bei Siemens Transportation Systems in Erlangen.

wichtigsten Neu- und Ausbauprojekte nicht durchfinanziert sind. Allein hier ist von einer Finanzlücke von jährlich 600 Mio Euro die Rede. Falsch ist es allerdings, dass in diesem Zusammenhang gelegentlich von einer „Streichliste“ gesprochen wurde. Denn gestrichen werden kann nur etwas, was bereits fest zugesagt und finanziert wurde. Und dies war und ist leider nicht der Fall. Vielmehr wurde auf eine finanzielle Deckungslücke hingewiesen, die besteht, wenn man die für das Schienennetz essenziellen Neu- und Ausbauprojekte bis 2025 rechtzeitig fertig stellen möchte. Falsch ist allerdings auch die Annahme, dass die finanzielle Unterdeckung der Schieneninfrastruktur beseitigt ist, nachdem diese Lücke geschlossen wurde. Vielmehr sieht die Lage noch deutlich dramatischer aus.

Für die Finanzierung allein der wichtigsten Neu- und Ausbauprojekte inklusive zusätzlicher Planungsmittel werden pro Jahr 1,85 Mrd Euro benötigt. Dem stehen Mittel gemäß aktueller Haushaltslinie von durchschnittlich 1,3 Mrd Euro ab 2011 gegenüber. Dies bedeutet: Es klafft bereits eine Finanzierungslücke von knapp 600 Mio Euro. Würde man sogar alle Vorhaben des vordringlichen Bedarfs finanzieren wollen, so würde sich die Lücke auf 900 Mio Euro jährlich vergrößern.

Weitere 150 Mio Euro fehlen für eine Finanzierung der Infrastruktur der nicht-bundes-eigenen Eisenbahnen. Hierfür gibt es bisher nichts. Der VDB ist daher froh, dass in der aktuellen politischen Diskussion über eine finanzielle Förderung der NE-Bahninfrastruktur laut nachgedacht wird. Dem müssen dann allerdings auch Taten folgen.

Für den Ausbau der strategisch wichtigen europäischen Schienenkorridore, von denen vier durch Deutschland führen, mit dem grenzüberschreitend wirksamen Leit- und Sicherungssystem ETCS (European Train Control System) fehlen – je nach anzuwendender Technologie – zwischen 150 und 300 Mio Euro jährlich. Erst mit der Implementierung dieses europäischen Systems kann ein wirklich ungehinderter grenzüberschreitender Bahnverkehr erreicht werden. Obwohl die Bundesrepublik Deutschland im Herbst 2007 ein verbindliches Ausrüstungskonzept für diese vier Korridore mit Fertigstellungsterminen zwischen 2015 und 2020 nach Brüssel gemeldet hat, gibt es bis heute weder eine ausreichende Finanzierung noch ein abgestimmtes technisches Konzept. Es wird deswegen sehr schwierig werden, die mit den Anrainerstaaten verbindlich getroffenen Vereinbarungen zu erfüllen.

Für die Finanzierung der Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz stehen 2,5 Mrd Euro jährlich bis 2013 zur Verfügung. Hierin enthalten sind allerdings Mittel für Ausbauminvestitionen im SPNV, die hier nicht hineingehören und die die Mittel für dringend notwendige Ersatzinvestitionen reduzieren. Diese Mittel in Höhe von etwa 200 Millionen Euro sollten daher zusätzlich zu den Geldern für das Bestandsnetz in einer neu abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach 2013 bereitgestellt werden.

Adiert man den gesamten aufgezeigten Bedarf und die bisher absehbare lückenhafte Gegenfinanzierung, so ist zu konstatieren: Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist mit gut 1 Mrd Euro pro Jahr dramatisch unterfinanziert. Dieses Problem ist nicht neu, da seit Jahren zu wenig in die bundeseigene Schieneninfrastruktur investiert wird; man könnte auch sagen, dass die Schieneninfrastruktur seit Jahren einen, wenn auch unfreiwilligen, Sparbeitrag liefert.

Dies ist umso bedenklicher, weil Deutschland bei den staatlichen Investitionsmitteln für die Schieneninfrastruktur mit einem Anteil von

DER GASTKOMMENTAR

1,5 Promille am Bruttoinlandsprodukt weit abgeschlagen auf einem wenig schmeichelhaften vorletzten Platz im Vergleich mit anderen wichtigen Eisenbahnländern der Welt liegt.

In der aktuellen Diskussion um die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland wird ein Problembereich unseres Erachtens nach noch nicht im gebührenden Maße wahr genommen, nämlich die Infrastrukturfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in den Städten und Kommunen. Der VDV hat in einer bemerkenswerten Studie ermittelt, dass allein die Ersatzinvestitionen in die Verkehrsanlagen von U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen stark unterfinanziert sind.

Bis heute ist ein investiver Nachholbedarf in Höhe von insgesamt 2,35 Mrd Euro aufgelaufen. Dieser wächst durch unterbleibende Reinvestitionen Jahr für Jahr um etwa 330 Mio Euro an. Es steht zu befürchten, dass die Städte und Kommunen dieses Problem nicht allein lösen können, denn im Jahr 2009 sind die kommunalen Haushalte tief in die roten Zahlen gerutscht, das Defizit lag bei 7,1 Mrd Euro. Es ist also auch für die Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur eine am objektiven Bedarf orientierte Finanzierungslösung unumgänglich.

Der Verfasser kommt auf die Forderung der richtigen Weichenstellung zurück: Die Bundesregierung ist aufgefordert, wenigstens Teile der bestehenden Finanzierungslücke mittelfristig zu schließen. Keinesfalls dürfen allerdings noch größere Löcher in das fragile Gebäude der Infrastrukturfinanzierung gerissen werden. Eine Infrastrukturpolitik nach Kassenlage ist volkswirtschaftlicher Unsinn und schadet am Ende den Menschen und der Wirtschaft in unserem Land.

Hilfreich könnte in diesem Zusammenhang die Etablierung eines Infrastrukturberichtes Verkehr sein, um die in der Regel schleichende Verschlechterung der Verkehrsinfrastruktur durch eine einheitliche und damit vergleichbare Methodik zu verdeutlichen. Das Beratungsunternehmen ProgTrans hat im letzten Jahr im Auftrag von 10 Wirtschaftsverbänden, darunter auch der VDB, einen wegweisenden Vorschlag für einen derartigen Bericht erarbeitet. Er soll Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzpolitikern künftig eine angemessene Grundlage für ihre Entscheidungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bieten. Der Infrastrukturbericht Verkehr soll keine neuen Erhebungswellen auslösen und „Datenfriedhöfe“ schaffen; viele der benötigten Informationen werden heute bereits gesammelt. Aber ihre zielgerichtete und vergleichbare Aufbereitung fehlt bisher, um so zu einer verständlichen und benutzerfreundlichen Übersicht und Entscheidungsgrundlage zu gelangen.