

Handelsblatt print: Heft 96/2022 vom 18.05.2022, S. 18 / Unternehmen

MOBILITÄT

Bahn kommt ans Limit

Die Züge in Deutschland fahren wegen der Baustellen so unpünktlich wie zuletzt 2015. Fehlende Schienen und hohe Materialpreise verschärfen die Situation.

Pendler in Frankfurt hatten gehofft, dass ab Mai alles wieder normal werden würde. Seit Anfang des Jahres fährt die S-Bahn aus Richtung Oberursel oder Bad Homburg nur eingleisig und nicht im üblichen Takt. Ein Lastwagen hatte eine Stahlbrücke beschädigt. Doch nun wird das noch bis September so bleiben. Erst dann könne die Deutsche Bahn den Stahlüberbau wieder einbauen, teilte das Staatsunternehmen am vergangenen Freitag mit. Um die Schäden zu beseitigen, brauche man eine größere Menge Stahl. "Diese ist im erforderlichen Umfang kurzfristig nicht verfügbar", sagte eine Konzernsprecherin.

Fast 14 Milliarden Euro wollen Bund, Länder und die Bahn allein in diesem Jahr in die Sanierung von 1800 Kilometern Schiene, 2000 Weichen, 140 Brücken und 800 Bahnhöfen stecken. Deshalb fahren die Züge immer unzuverlässiger. Nur knapp 70 Prozent der Fernzüge kamen im April pünktlich an, der schlechteste Wert seit Juli 2015.

Nun könnten fehlendes Material und steigende Preise die Situation weiter verschärfen. Weil Schienen nicht rechtzeitig geliefert wurden, hat sich im November 2021 die Eröffnung des neuen Regionalexpress-Halts in Düsseldorf-Bilk verzögert. In Siegsdorf im Chiemgau wurde die Sanierung dreier Bahnübergänge wegen unsicherer Liefertermine auf das Jahr 2023 verschoben.

"Das klare Ziel lautet: Projektverzögerungen vermeiden. Durch hohe Anstrengungen ist uns dies bislang bis auf wenige Einzelfälle gelungen, die Baustellen laufen stabil", heißt es dazu bei der Bahn. Aber die Preissteigerungen seien anhand der Angebote der bauausführenden Unternehmen "klar erkennbar", sagte eine Sprecherin: "Auch das Thema Materialknappheit geht nicht an uns vorbei." Eine flexible Planung der Baustellen soll Abhilfe schaffen.

Doch je länger der Mangel dauert, desto schwieriger dürfte das werden. Einen Vorgeschmack auf das, was noch kommen könnte, zeigt sich in den Niederlanden. Dort hat der Infrastrukturbetreiber ProRail vor wenigen Tagen die Ausschreibung für die Elektrifizierung der Strecke zwischen Nijmegen, Venlo und Roermond vorerst gestoppt: Grund: Lieferengpässe und steigende Kosten.

Die Partner der Deutschen Bahn schlagen bereits Alarm. "Die Situation ist gerade für kleinere Unternehmen zum Teil existenzbedrohend. Den Präzedenzfall einer Insolvenz im Mittelstand will aber sicherlich keiner erleben", warnt Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Bauverbands HDB. Mittlerweile stelle sich die Frage, wie die Unternehmen überhaupt noch seriös kalkulieren sollten. Während bei neuen Aufträgen gestiegene Kosten eingerechnet werden können, geht das bei Aufträgen, die vor dem Beginn des Kriegs in der Ukraine erteilt wurden, nicht. Entsprechende Vereinbarungen, sogenannte Preisgleitklauseln, gibt es nur für große und lang laufende Verträge.

Müller fordert deshalb solche Regeln auch für kleinere Aufträge. Denn sich die Mehrkosten hinterher zurückzuholen sei kaum möglich. Das dauere viel zu lange. Und die Bahn könne diese Flut gar nicht verarbeiten, sagt Müller. Die Materialengpässe belasten auch den Bau neuer Züge oder den Bau von Signaltechnik. "Es fehlen elektronische Komponenten, die Logistikwege nach und von Asien sind teilweise unterbrochen oder eingeschränkt", klagt Andreas Becker, Vizepräsident Mittelstand des Bahnindustrieverbands VDB. Becker ist auch Geschäftsführer von Ephy Mess, einem mittelständischen Spezialisten für Sensortechnik: Der Engpass betreffe dringend benötigte Bauteile. "Ohne Temperatursensor setzt sich kein Hochgeschwindigkeitszug in Bewegung." Die Situation spitze sich mit jedem Tag zu, bestätigt VDB-Präsident Andre Rodenbeck: "Die Preissteigerungen sind zweistellig, gehen aber teilweise in den Bereich von mehreren Tausend Prozent." In der Pandemie hätten die Lieferketten im Großen und Ganzen noch gehalten. "Aktuell sind diese aber erheblichen Belastungen und einem großen Stress ausgesetzt. Wir haben signifikante Kostensteigerungen und Materialmangel." "Wir brauchen eine adäquate Diskussion über die Lastenverteilung", fordert Rodenbeck. Denn auch in diesem Geschäft sehen die Verträge bisher nicht vor, höhere Materialkosten an den Kunden weiterzugeben. Das ist problematisch, in der Bahnindustrie sind die Aufträge oft groß und laufen sehr lange. Die Gefahr, dass in dieser Zeit das Material deutlich teurer wird, ist also hoch: "Wir kämpfen darum, das System Bahn am Laufen zu halten. Ohne Gegensteuern können auch bei unverschuldeten Verzögerungen in dieser Situation Pönalen drohen", sagt Rodenbeck. Solche Strafzahlungen kämen dann noch zu den Kostensteigerungen dazu.

Lieferzeiten könnten sich weiter erhöhen. Alternative Lieferanten zu finden ist wiederum nicht einfach. Die Bahnindustriunternehmen seien hochspezialisiert, es gebe zum Teil erhebliche sicherheitsrechtliche Vorgaben, sagt Rodenbeck: "Wenn es hier zu Ausfällen kommt, kann das massive Folgen für den Betrieb und den geplanten Ausbau der Schiene haben." Noch sei die Bahnindustrie lieferfähig, betont Becker von Ephy Mess. Man habe in der Pandemie gelernt, wie wichtig Lagerhaltung sei: "Doch was jetzt gerade passiert, ist noch nie da gewesen. Es gibt keinen Modellbaukasten mit

Musterlösungen." Die Lieferzeiten könnten sich je nach Bestellung um drei bis sieben Monate erhöhen. "Irgendwann - wenn die Engpässe weiter bestehen bleiben - werden wir nicht mehr liefern können. Die Sorge wächst mit jedem Kriegstag und mit jedem neuen Lockdown in China", sagt Becker.

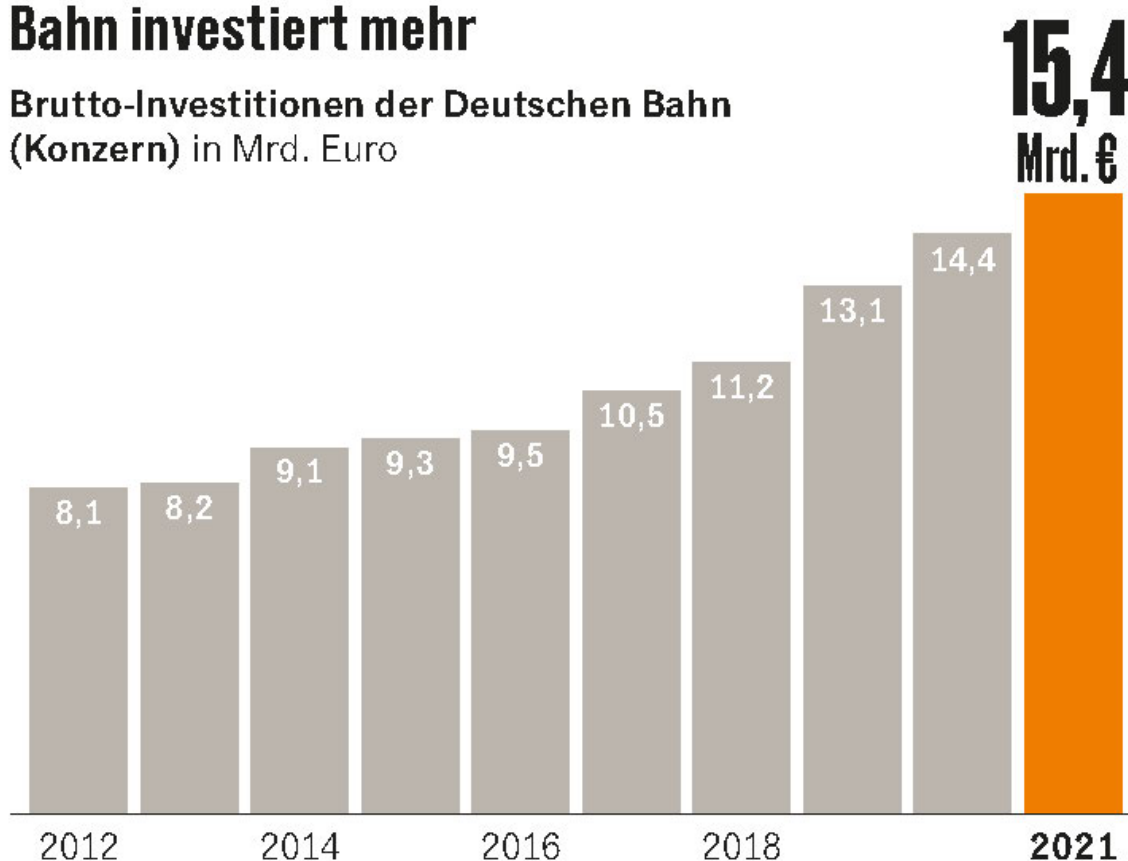
Wegen der angespannten Situation nun ganze Vorhaben zu verschieben sei aber der verkehrte Weg, sagt VDB-Präsident Rodenbeck: "Wir fordern die Politik auf, jetzt nicht die Investitionen zu kürzen, weil Material fehlt oder die Preise steigen." Es müsse nun umgehend investiert werden, um eine Rezession zu verhindern, ergänzt Becker: "Unnötige Bürokratie ist dabei zu vermeiden."

ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Was jetzt gerade passiert, ist noch nie da gewesen. Es gibt keinen Modellbaukasten mit Musterlösungen. Andreas Becker Vizepräsident Mittelstand des VDB

Bahn investiert mehr

Brutto-Investitionen der Deutschen Bahn
(Konzern) in Mrd. Euro



HANDELSBLATT

Quelle: Unternehmen

Handelsblatt Nr. 096 vom 18.05.2022
© Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG. Alle Rechte vorbehalten.
Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an nutzungsrechte@vhb.de.

Deutsche Bahn: Höhe der Brutto-Investitionen für den gesamten Konzern in Euro 2012, 2013, ..., 2021 (KEN / Grafik)

Koenen, Jens


Quelle:	Handelsblatt print: Heft 96/2022 vom 18.05.2022, S. 18
Ressort:	Unternehmen
Branche:	BAU-03-03 Bauwesen, außer Gebäude P1600 BAU-03 Bauwirtschaft TRA-02-01 Eisenbahnverkehr P4010
Dokumentnummer:	B7A3DA71-9B22-4D09-B399-87C20AAD3045

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://archiv.handelsblatt.com/document/HB_B7A3DA71-9B22-4D09-B399-87C20AAD3045%7CHBPM_B7A3DA71-9B22-4D09

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH - Zum Erwerb weitergehender Rechte:

nutzungsrechte@handelsblattgroup.com

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH