

Bahn-Sanierung in Gefahr

Hersteller von Zügen und Gleisen schlagen Alarm

München – Verspätungen, volle Züge, viele Baustellen, rote Zahlen – bei der Deutschen Bahn läuft es gerade gar nicht gut. „Wir wissen, dass wir unseren Kundinnen und Kunden im Moment viel zumuten“, räumte Richard Lutz, der Vorstandsvorsitzende des Staatsunternehmens, vergangene Woche ein. Und es könnte noch schlimmer werden. Denn der wichtigste Grund für die Misere ist der schlechte Zustand des rund 33 000 Kilometer langen Streckennetzes der Bahn.

Knapp 90 Milliarden Euro seien notwendig, um überfällige Sanierungen nachzuholen, so steht es im Netzzustandsbericht der Deutschen Bahn. Die Ampelkoalition will aktiv werden. Und Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat erhebliche Investitionen angekündigt. Rund 45 Milliarden Euro will die Bundesregierung laut Beschluss des Koalitionsausschusses zusätzlich bis 2027 in die Schiene investieren. Doch die Bahnindustrie, die dafür Signaltechnik, Schiene, Züge, Lokomotiven und vieles mehr liefern soll, schlägt nun Alarm.



Knapp 90 Milliarden Euro könnten notwendig sein, um überfällige Sanierungen nachzuholen. FOTO: ROLAND WEIHRACH/DPA

„Die Ziele sind richtig“, sagt Sarah Stark, die Hauptgeschäftsführerin des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), der *Süddeutschen Zeitung*. „Der Weg dorthin ist aber mehr als unklar. Wir sind viel zu langsam.“ Sie warnt: „Die geplante Sanierung des Schienennetzes droht damit zu scheitern.“

Die Regierung hat 45 Milliarden Euro versprochen, doch davon ist noch nicht viel zu sehen

Im Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) sind die Hersteller aller Produkte für den Bahnbetrieb organisiert, dazu gehören sowohl Lokomotiven, Hochgeschwindigkeitszüge, U- und S-Bahnen als auch die Leit- und Sicherungstechnologie, Gleise oder Weichen. Organisiert sind große Anbieter wie Siemens oder Alstom Deutschland, aber auch viele kleinere Mittelständler. Insgesamt kommen die Mitgliedsfirmen nach eigenen Angaben auf einen Umsatz von zwölf Milliarden Euro mit 55 000 Mitarbeitenden. Der Exportanteil liegt bei etwa 40 Prozent.

Das Problem ist nach Ansicht der Verbandschefin, dass es noch immer keine konkreten Zusagen gebe. „Im Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2024 fehlen diese 45 Milliarden Euro. Es gibt darin bislang drei Milliarden Euro Mehrinvesti-

onen in die Schiene. Damit bleibt eine sehr große Lücke zu den gemachten Ankündigungen“, sagt Stark. Dies aber sei ein Problem gerade für die Anbieter von Bahntechnik. „Ohne eine langfristige Finanzierungsperspektive wird die Industrie nicht in den Aufbau von Kapazitäten, Ressourcen und in den notwendigen Fuhrpark investieren“, meint Lobbyistin Stark. Wenn es keine Planungssicherheit gebe, werde die Industrie nicht rechtzeitig aktiv, sondern wende sich anderen Märkten etwa im Ausland zu. Die Folge: Weitere Verzögerungen.

„Die Bahnindustrie braucht Planungssicherheit“, fordert die Verbandschefin

„Die Bahnindustrie braucht Planungssicherheit. Wir brauchen langfristige Investitionszusagen, weniger Bürokratie und den flexiblen Einsatz der Mittel“, fordert Hauptgeschäftsführerin Stark. Die Unternehmen wollten Kapazitäten planen, dafür müsse es aber eine verbindliche Grundlage geben. Es müsse schnell in die Infrastruktur der Bahn investiert werden, um die Probleme im Bahnverkehr in den Griff zu bekommen. Stark vergleicht das mit einem Hausbau, der für vier Jahre geplant sei, wenn es aber nur Geld für ein Jahr gebe. Dann würden sich auch keine Baufirmen und Handwerker für das Projekt finden. „Ambitionierte Ziele sollten nicht aufgrund aktueller Rahmenbedingungen nach unten korrigiert werden“, sagt Stark.

„Wir wollen und können anpacken und haben die technischen Lösungen, um das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 umzusetzen“, so Stark. Wichtig sei dabei, die Kapazität des bestehenden Netzes auszubauen, das gehe einfach schneller als neue Strecken zu bauen. Dafür sei eine schnelle Digitalisierung des Schienenverkehrs entscheidend. Zudem sei das deutsche Schienennetz zu etwa 60 Prozent elektrifiziert, also mit Oberleitungen ausgestattet. Dort aber sind etwa 90 Prozent des Verkehrs unterwegs. Würden mehr Strecken elektrifiziert, sei das nicht nur umweltfreundlicher, als Dieselloks zu nutzen, sondern würde auch die Flexibilität erhöhen.

Stark weist auch darauf hin, dass die Bürokratie reduziert und die Prozesse verbessert werden müssten. „Wir müssen das Vergabesystem in Deutschland anpassen“, sagt Stark. Dieses ziele oft immer noch auf den niedrigsten Anschaffungspreis ab und nicht auf die günstigsten Betriebskosten, das führe zu Fehlentscheidungen. Züge im Leichtbau etwa seien in der Anschaffung teurer, aber im Betrieb über die vielen Jahre der Nutzung deutlich günstiger. Auch hier müsste die Industrie planen, die Produktion nehme Zeit in Anspruch. „Züge gibt es eben nicht im Baumarkt um die Ecke“, sagt Stark.

Die von der Ampelkoalition unter dem Namen Infra-Go geplante Schaffung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb des Bahnkonzerns begrüßt der Verband. Damit soll der Netzausbau unabhängiger vom eigentlichen Bahnbetrieb erfolgen. Die Monopolkommission, ein Beratergremium der Bundesregierung, fordert sogar eine weitergehende Aufspaltung der Deutschen Bahn. Die Betreiber der Infrastruktur und die Nutzer dieser Infrastruktur sollen strikt voneinander getrennt werden, so das Konzept. Das Ziel: mehr Wettbewerb im Eisenbahnmärkte und mehr Qualität bei der Deutschen Bahn.

Caspar Busse