F.A.Z., 15.11.2024, Nr. 267, Wirtschaft, S. 17

Der Bahnindustrie geht das Geld aus

Der Schienenverkehr sei unterfinanziert, warnt die Bahnindustrie / Wie geht es weiter mit der Generalsanierung?

cbu. BERLIN. Veraltete Züge, ein ausgedünntes Angebot und wenige Innovationen - das ist der Alltag für Millionen Deutsche, die im Regional- und Fernverkehr mit dem Zug unterwegs sind. Schnelle Besserung ist nicht in Sicht. Im Gegenteil: Der Bahnindustrie fehlt das Geld, vor allem im Regionalverkehr. Im ersten Halbjahr 2024 sanken die Umsätze im Schienenfahrzeugbereich um 24 Prozent auf 4,5 Milliarden Euro.

Der Auftragseingang brach gar um 40 Prozent auf 5,7 Milliarden Euro ein, wie Zahlen des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) zeigen, die der F.A.Z. exklusiv vorliegen. Verbandspräsident Andre Rodenbeck sieht darin erste Auswirkungen der Unterfinanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Das bedeutet konkret: Kommunen und Verkehrsverbünde sparten offenbar an Fahrzeugen, was wiederum den Schienenverkehr unzuverlässiger machen könnte. Die Regionalisierungsmittel, die der Bund an die Länder für die Durchführung des SPNV zahlt, reichten hinten und vorne nicht, warnte Rodenbeck. "Das hat Konsequenzen für die mittelständisch geprägten Unternehmen." Die Regionalisierungsmittel müssten dringend angehoben werden.

Auch an anderer Stelle wachse der Druck: Die Auftraggeber hätten in den vergangenen Jahren die Zahlungsmodalitäten deutlich verschlechtert, berichtet Rodenbeck. So gebe es keine Anzahlungen mehr. Außerdem litten viele Mittelständler darunter, dass die Anforderungen für Bankbürgschaften gestiegen sind.

Eine Anhebung der Regionalisierungsmittel ist nach dem Bruch der Koalition aus SPD, Grünen und FDP jedoch nicht in Sicht - im Gegenteil. Derzeit kann die noch amtierende Bundesregierung nicht einmal einen Haushalt für das kommende Jahr beschließen. "Die Situation ist unglaublich brenzlich", sagte Rodenbeck. Besonders um die geplante Sanierung des Schienennetzes macht sich die Branche derzeit große Sorgen. Im Juli hat die Bahn mit der Riedbahn den ersten von insgesamt 41 Hochleistungskorridoren in Angriff genommen, schon das allein ist ein Milliardenprojekt. Im nächsten Jahr soll mit der Sanierung der Strecke zwischen Berlin und Hamburg und einem zentralen Korridor im Ruhrgebiet mit jeweils umfangreichen Vollsperrungen das groß angelegte Programm eigentlich nahtlos weitergehen. "Wir sind mitten in einem kompletten Umbruch", mahnte Rodenbeck. "Dafür brauchen wir Planungssicherheit. Unternehmen müssen investieren, in Maschinen und Personal." Er verwies auf Österreich: "Dort herrschen gerade auch politisch unsichere Zeiten, aber dort gibt es schon seit Langem einen Infrastrukturfonds." Bundesverkehrsminister Volker Wissing (ehemals FDP) hatte das Sanierungsprogramm mit einem umfangreichen Finanzierungskonzept absichern wollen. Nach langen Diskussionen mit dem damaligen Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) hatte sich die inzwischen zerbrochene Ampelkoalition darauf geeinigt, bis 2029 rund 27 Milliarden Euro zusätzlich zur Verfügung zu stellen. Ein großer Teil davon sollte in die Generalsanierung des Schienennetzes fließen. Erstmals sollten auch Einnahmen aus der Lkw-Maut dafür genutzt werden. Die mittelfristige Finanzplanung ist jetzt Makulatur. Jetzt gebe es die große Sorge, dass entgegen der Ankündigung der Ampel Teile der Schienenfinanzierung wieder infrage gestellt werden, berichtet Rodenbeck.

Auch der Verband der Güterbahnen mahnte den Bund, seine Milliardenzusagen für die Schieneninfrastruktur auch in der Haushaltskrise nicht zu brechen. Die Weiterführung des Konzepts mit zwei Korridoren im kommenden und fünf Korridoren im übernächsten Jahr wird

jedoch durch die Haushaltskrise des Bundes infrage gestellt: Das Ende der Ampel gefährdet die Finanzierung und in einigen Fällen auch die bevorstehende Vergabe von Bau- und Planungsleistungen. Die privaten Güterverkehrsunternehmen, die in starker Konkurrenz zum Marktführer DB Cargo stehen, sehen mit Sorge auf die nächsten Etappen der Generalsanierung. Während die Sanierung der Riedbahn weitgehend positiv verlaufe, bestehe die eigentliche Feuertaufe in der Sanierung des Korridors zwischen Berlin und Hamburg. Die fast 300 Kilometer lange Strecke zwischen den beiden Metropolen wird ab August 2025 für rund neun Monate gesperrt.

"Auf der Riedbahn findet 'Bauen unter Laborbedingungen' statt", mahnte Güterbahnen-Geschäftsführer Peter Westenberger. Die Bedingungen für die Umleitungen des Güter- und Personenfernverkehrs seien hier "nahezu perfekt". Dort gelinge die Sanierung auch wegen der kaum beschränkten Ressourcen. " Diese Prämissen gelten jedoch für fast keinen der 40 Korridore, die noch folgen sollen."

Autor/en: Budras, Corinna

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Alle Rechte vorbehalten. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv