

» Mut zur neuen Finanzierung der Schiene «

Matthias Gastel, MdB,
Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen



Haushaltskrise als Anlass für eine Neuaufstellung der Finanzierung

Krisen können Anlass geben, nicht mehr zeitgemäße Dinge auf ihre Sinnhaftigkeit zu prüfen und den Gegebenheiten anzupassen. Für die Politik im Bereich der Schiene bedeutet das vor allem: Die Finanzierung der Schiene auf neue, dauerhaft stabile Füße zu stellen. Es ist gut, dass die Schiene die bereits zugesagten Finanzmittel bekommt. Nicht gut ist jedoch, dass dies wieder nur ein dringend benötigter Rettungsring ist, aber weiterhin keine grundsätzliche Entscheidung über die Neuaufstellung der Schienenfinanzierung getroffen wurde. Der Blick ins benachbarte Ausland zeigt jedoch, dass gerade aus Krisen der Bahn dauerhaft funktionierende Finanzierungssysteme entwickelt wurden.

Die Schweiz erhielt ihren fast schon sagenumwobenen Bahnfonds als Antwort auf die damals nicht geklärte Frage der Finanzierung der NEAT (dem Bau der beiden neuen Alpentransversalen durch die Schweizer Alpen). Er gilt inzwischen als bewährtes Finanzierungsinstrument zum Ausbau und dem Erhalt der Schieneninfrastruktur der Schweiz. In Deutschland gibt es unzählige Forderungen nach der Errichtung eines Bahnfonds, z.B. im Abschlussbericht der „Beschleunigungskommission Schiene“. Der Schweizer Fonds zeichnet sich dabei durch jährlich zugesicherte Finanzierungsquellen aus, z.B. aus dem Schweizer Äquivalent der Lkw-Maut und sogar aus der Mehrwertsteuer. Einen kreditfinanzierten Ausbau der Infrastruktur kennt die Schweiz dagegen nicht (mehr).

Ein solches Modell könnte Deutschland insbesondere für den Erhalt seiner bestehenden Schieneninfrastruktur übernehmen. Die in Deutschland existierende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist dafür nicht geeignet. Sie setzt massivste Fehlanreize, da nur der Ersatz, nicht aber die Instandhaltung abgedeckt ist. Zudem könnte sie keine Senkung der Trassenpreise abbilden – wie es in der Schweiz möglich ist, da der Bahnfonds auch Mittel für Betriebskosten bereitstellen und so Deckungsdefizite aus-

gleichen kann. Dazu kommt ein gutes Funktionieren auf Augenhöhe zwischen den Schweizer Infrastrukturunternehmen und dem Bundesamt für Verkehr. Diese Aufgabe kann das Eisenbahn-Bundesamt gar nicht übernehmen, da es einen reinen Auftrag für einen sicheren Bahnverkehr hat, nicht aber einen gestalterischen Auftrag zur Zunahme des Schienenverkehrs. Dieses Beispiel zeigt auch: Eine neue Finanzierungsarchitektur muss Hand in Hand mit passenden – und damit in Deutschland neuen – Behördenstrukturen einhergehen.

Für den Neu- und Ausbau lohnt es sich, in ein anderes Land zu blicken. Österreich hat nach einer Verschlechterung seiner Bahninfrastruktur und den absehbaren Ausbaubedarfen ebenfalls seine Schieneninfrastrukturfinanzierung neu aufgestellt – also auch aus einer Finanzierungs- und Investitionskrise heraus. Insbesondere erwähnenswert ist hier die Finanzierung von Neu- und Ausbau: Durch Kreditaufnahmen einer staatlichen GmbH und einer staatlich zugesicherten Übernahme von Zins und Tilgung durch den Bund (je nach Projekt 80 % – 100 % über 30 bis 50 Jahre) können enorme Finanzmittel für die zahlreichen Erweiterungsvorhaben in Österreich gestemmt werden. Der Deutschlandtakt mit seiner noch zu erarbeitenden Etappierung kann nur mit einem solchen Modell finanziert werden, das die Finanzierung auf die Lebensdauer der Infrastruktur verteilt. Und es ist auch logisch: Warum sollte die heutige Generation die vollständige Finanzierung von neuen Schienenstrecken ermöglichen, wenn doch mehrere Generationen danach von ihr profitieren werden?

Matthias Gastel

EDITORIAL



Univ.-Prof. Dr. Ferdinand Pospischil, Chefredakteur

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in den vergangenen Monaten war das Reisen in Europa leider nicht immer verlässlich. Glücklicherweise konnten im Luft- und Bahnverkehr die Tarifkonflikte beigelegt werden, was die Planbarkeit von Reisen deutlich verbessert hat. Zudem macht sich der Ausbau attraktiver Tag- und Nachtzugverbindungen sowie der erforderlichen Infrastruktur positiv bemerkbar. Dies spiegelt sich auch in der gestiegenen Nachfrage nach internationalen Bahnreisen wider, erkennbar an einem Zuwachs der Reisendenzahlen um über 20 % im Vergleich zu 2019, dem Vor-Corona-Jahr. Insbesondere Mittelstreckenverbindungen leisten einen wertvollen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel. Die Vorteile von flexiblen, schnellen Verbindungen von Stadtzentrum zu Stadtzentrum, ohne die Notwendigkeit von Check-in und Sicherheitskontrollen, bieten eine attraktive Alternative zum Flugzeug. Diesen Vorsprung sollten wir weiterhin nutzen und ausbauen.

In dieser Ausgabe liegt der Fokus auf den Reisenden und den Berührungspunkten mit der Bahn. Erfahren Sie mehr über Möglichkeiten, durch erhöhte Geschwindigkeiten auf bestehenden Neubaustrecken attraktivere Reisezeiten zu ermöglichen, über die Neugestaltung von Personenunterführungen und Bahnhöfen bis hin zu begrünten Wartebereichen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre, pünktliche Züge und vor allem Gesundheit!

Ihr



14



38

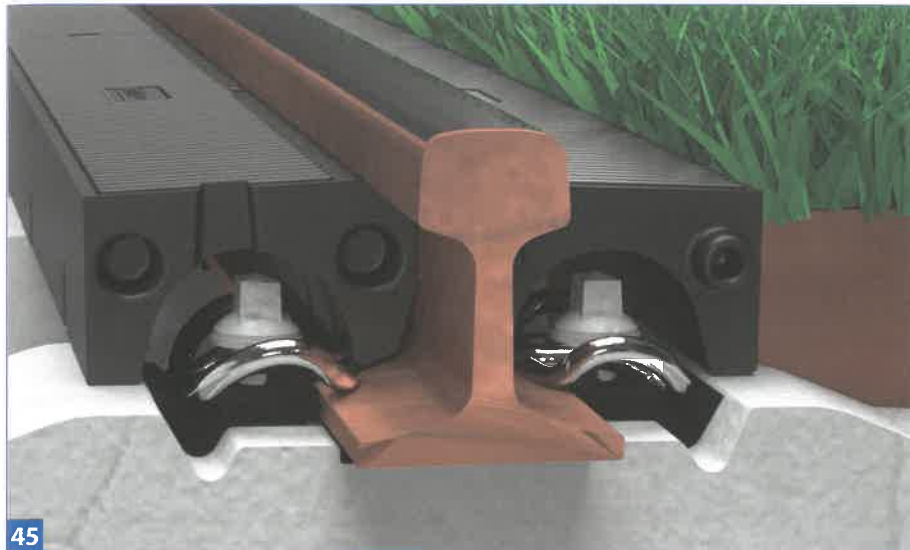


42



Text zur Titelanzeige:

Unter den, zwischen den und um die Schienen herum – bei KRAIBURG STRAIL dreht sich alles ums Gleis. Der Spezialist für den Einsatz von Gummi und Kunststoffen in der Bahninfrastruktur ist einer der weltweit führenden Anbieter von Bahnübergangssystemen. Rund 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konzentrieren sich seit mehr als 50 Jahren auf die Entwicklung und Fertigung verschiedener Systeme für die Produktfamilien: Bahnübergänge, Lärmschutz und Schienenisolierung sowie Kunststoffschwellen.



45

STANDPUNKT

Matthias Gastel

- 03 Haushaltskrise als Anlass für eine Neuaufstellung der Finanzierung**

FACHBEITRÄGE

Riccardo Kubenz | Karsten Wehde

- 06 Daten-Governance für IT-Systeme**

Moritz Cichos

- 10 Schutzziele für den Eisenbahnbetrieb**

Wolfgang Schüttler

- 14 Vollständig und sicher – Der Dynamische Fahrplan**

Dirk Spiegel | Christian Hauswald

- 18 Vollautomatisiertes, fahrerloses Fahren auf der Schiene**

Hannes Lorenz Naumann | Peter Reinhart | Michael Schedel

- 23 (Bis zu) 300 km/h auf „alten“ Schnellfahrstrecken**

Christiane Jasper-Ottenhus | Angelika Brantzko

- 29 Neues zur DB-Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen und bauen“**

Reiner Grebe

- 34 Zukunftsgerechter Bahnsteigbau**

Jannik Hampp | Hirut Grossberger | Lisa Schiller | Katja Gericke

- 38 Dachbegrünung in Verkehrsstationen – Grundlagen und Pilotierung**

Birgit Tratnik

- 42 Und es ward Licht!**

Harald Wimmer | Carola Schwankner

- 45 Grüne Gleise für die Straßenbahn**

Knut Schubert

- 48 Gleisbau 2024 – Planung, Bau und Vermessung**

Jürgen Murach | Olaf Scholtz-Knobloch | Hermann Schmidtendorf

- 52 Situation der Bahn in den jugoslawischen Nachfolgestaaten**

RUBRIKEN

- 58 Veranstaltungen | Bahn-Nachrichten**

- 67 Personalia**

- 70 Rail-Web-Weiser**

- 74 Industrie-Report**

- 78 Impressum**

VDEI

- 73 VDEI-Veranstaltungen**

- 79 VDEI-Nachrichten**

Wir möchten hiermit darauf hinweisen, dass wir in den Fachbeiträgen aufgrund der besseren Lesbarkeit entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern wählen. Wo möglich verwenden wir geschlechtsneutrale Alternativen. Meinungsbeiträge können auf ausdrücklichen Wunsch der verfassenden Person von dieser Regel ausgenommen sein. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung anderer Geschlechtsidentitäten.

**Eurailpress Fachartikelarchiv**

Alle Beiträge sind unter www.eurailpress.de/archiv/ dauerhaft hinterlegt. Finden Sie weitere Aufsätze der Autoren oder nutzen Sie die Volltextsuche für Ihren individuellen Informationsbedarf.

Abonnenten steht dieses Angebot kostenlos zur Verfügung.