

Allgemein, 01.03.2016



Erhaltungs- und Modernisierungsbedarf bei NE-Bahnen wächst

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zum vierten Mal seit 2009 eine Umfrage zum Investitionsbedarf für die Infrastruktur der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) durchgeführt. An der Befragung haben sich etwa 50 NE-Bahnen beteiligt und insgesamt rund 250 konkrete Maßnahmen benannt, durch die die Qualität des deutschen Schienennetzes insgesamt deutlich verbessert werden könnte. Vor allem bei der Erneuerung und Modernisierung, aber auch bei Aus- und Neubau der nichtbundeseigenen Schieneninfrastruktur wächst der Investitionsbedarf: „Bei der Mehrzahl der Projekte handelt es sich um Vorhaben, die zwingend umgesetzt werden müssen, um den Bestand der Infrastruktur überhaupt zu sichern. Die NE-Bahnen bewirtschaften inzwischen über 4.000 Kilometer des deutschen Schienennetzes und erfüllen damit eine wichtige Funktion für die Stabilität und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Eisenbahn“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Die Vorschläge der NE-Bahnen zeichnen sich dadurch aus, dass es sich oftmals um kleinere Maßnahmen handelt, die jedoch zu deutlichen Qualitätsverbesserungen im Schienennetz führen: zum Beispiel der zweigleisige Ausbau kurzer Streckenabschnitte, der zur Verkürzung von Fahr- und Wartezeiten führt oder der Einbau elektrischer Weichensteuerungen, um das Umstellen der Weichen vom fahrenden Fahrzeug aus zu ermöglichen und dadurch den Betriebsablauf zu beschleunigen. „Alle diese Vorschläge sind sinnvoll, weil sie aus der täglichen Praxis kommen. Und auch die Kosten dafür sind im Vergleich zu anderen Infrastrukturinvestitionen überschaubar, aber dennoch zu hoch, um vom betroffenen Unternehmen selber übernommen zu werden. Denn die meisten NE-Bahnen sind kleine und mittelständische Unternehmen, die an dieser Stelle auf finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen sind“, erklärt Wolff.

Finanzierungsgesetz: wichtiger Baustein mit Startschwierigkeiten – auch Länder sind gefordert
Seit Ende 2013 beteiligt sich der Bund deshalb jährlich an den Investitionskosten für den Bestandserhalt der NE-Infrastruktur. Im „Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes“ (SGFFG) legte die Regierung damals fest, die private Eisenbahninfrastruktur zunächst mit jährlich 25 Millionen Euro mitzufinanzieren. Allerdings bekommen die Unternehmen aus diesem Topf maximal 50 Prozent der förderfähigen Kosten für ihre Projekte erstattet. Den Rest, so das berechnete Ansinnen des Bundes, sollen die Länder durch eigenes Geld kofinanzieren. „Diese Kofinanzierung funktioniert leider bislang nur in Niedersachsen und ist in Rheinland-Pfalz vorgesehen. Sie ist aber ein zentraler Erfolgsfaktor für weitere Verbesserungen der NE-Infrastrukturen in allen Bundesländern. Denn selbst wenn der Bund 50 Prozent der förderfähigen Kosten übernimmt, bleibt die andere Hälfte der Kosten momentan bei den Unternehmen hängen. Und das überfordert viele“, so Wolff. Der VDV appelliert daher an die Bundesländer, zeitnah in die Mitfinanzierung der NE-Infrastruktur einzusteigen, „sonst vergibt man unnötig die Chance, mit relativ geringen Eigenmitteln Fördergelder des Bundes für die Sicherung der Bestandsinfrastruktur im Eisenbahnnetz des eigenen Landes zu mobilisieren“, erklärt Wolff.

In den Jahren 2013 und 2014 gab es zudem Anlaufschwierigkeiten bei der Umsetzung des SGFFG. Da das neue Gesetz erst spät im Jahr 2013 verabschiedet wurde, konnten die Mittel aufgrund der kurzen Frist für Anträge und den teilweise noch nicht abgeschlossenen, aber für eine Förderung notwendigen Planungen der Projekte nur zögerlich abgerufen werden. So standen im Jahr 2015 zusätzlich zu den 25 Millionen Euro noch weitere Gelder als Ausgabereste aus den vorherigen Haushaltsjahren zur Verfügung. Dies war auch notwendig, da die Unternehmen 2015 mehr als die jährlich zur Verfügung stehenden 25 Millionen Euro beim Bund beantragten. „Aus den Starschwierigkeiten der ersten 1,5 Jahre darf man nicht den falschen Schluss ziehen, dass die NE-Bahnen das zur Verfügung stehende Geld nicht benötigen, das Gegenteil ist der Fall. Die jährlich 25 Millionen Euro werden schon in den nächsten Jahren nicht mehr ausreichen, um alle förderfähigen Projekte mitzufinanzieren. Eine Kürzung der Mittel, wie durch den Haushaltsausschuss des Bundestages für das Jahr 2016 beschlossen, ist genau der falsche Weg. Ab 2017 müsste das jährliche Fördervolumen deutlich angehoben werden“, so Wolff abschließend.

[Datei download](#) 
[Datei download](#) 

Positionspapier Investitionsbedarf für Infrastrukturen der NE-Bahnen
Presseinfo Investitionsbedarf NE-Bahnen

[▶ Zurück zur Übersicht](#)