



FDP| 10.03.2023 - 10:54

THEURER-Interview: Wir stellen die Finanzierung der Bahn auf neue Beine

FDP-Präsidiumsmitglied und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr Michael Theurer gab der "Augsburger Allgemeinen" (Freitag-Ausgabe) und der "Augsburger Allgemeinen Online" das folgende Interview. Die Fragen stellte Stefan Stahl:

Frage: Herr Theurer, wann sind Sie zuletzt Bahn gefahren?

Theurer: Vorgestern.

Frage: War der Zug pünktlich?

Theurer: Der Zug hatte eine Minute Verspätung, war also pünktlich.

Frage: Da haben Sie Glück gehabt.

Theurer: Ja, denn im vergangenen Jahr war die Bahn so unpünktlich wie noch nie. Die Unpünktlichkeit der Bahn macht mir große Sorgen. Zur Wahrheit gehört aber auch: Auf modernisierten Strecken wie von München über Nürnberg nach Berlin sind die Pünktlichkeitswerte mit deutlich über 80 Prozent wesentlich besser und erfüllen die Vorgaben.

Frage: Warum sind Züge oft mit deutlicher Verspätung unterwegs?

Theurer: Das ist im Wesentlichen das Resultat des Schienennetzes, das die Ampel-Regierung in einem maroden Zustand von der Großen Koalition übernommen hat. Deshalb muss das Netz schrittweise erneuert werden. Und daher gibt es mehr Bahn-Baustellen denn je, was zu häufigen Verspätungen führt. Die Vorgänger-Regierung hat ja entschieden, unter dem rollenden Rad zu sanieren. Das führt zwangsläufig zu Beeinträchtigungen für den Zugverkehr.

Frage: Lassen sich diese Beeinträchtigungen nicht zurückfahren?

Theurer: Es gibt keine Alternative zu der Sanierung des in vielen Abschnitten maroden Netzes. Die beste Lösung ist es noch, das Netz in Korridoren, also Zug um Zug zu sanieren, wie das jetzt Bundesverkehrsminister Volker Wissing entschieden hat. Dann werden Hochleistungsstrecken für eine bestimmte Zeit komplett gesperrt. Das hat den Vorteil, dass die notwendigen Sanierungsaufgaben, also die Erneuerung des Gleisbetts und des Oberbaus, in einem Rutsch erfolgen können.

Frage: Wie ist dieser enorme Investitionsstau bei der Bahn entstanden? Welche Fehler haben hier die Regierungen Merkel und Schröder gemacht?

Theurer: Dieser enorme Investitionsstau ist auf alle Fälle nicht in den vergangenen 15 Monaten entstanden, also seit die Ampel-Koalition regiert. Dieser Investitionsstau ist die Folge jahrelanger Unterfinanzierung und eines jahrelangen Missmanagements.

Frage: Genauer gesagt die Folge jahrzehntelanger Unterfinanzierung und jahrzehntelangen Missmanagements.

Theurer: Was richtig ist. Es handelt sich um eine jahrzehntelange Unterfinanzierung und ein jahrzehntelanges Missmanagement. Politische Entscheidungsträger und das Top-Management der Bahn AG müssen sich fragen lassen, wie es zu dem beklagenswerten Zustand gekommen ist.

Frage: Nennen Sie doch die Namen der für das Desaster verantwortlichen Politiker und Manager. Bis 2021 war ja CSU-Mann Andreas Scheuer Verkehrsminister.

Theurer: Ich zeige nicht mit dem Finger auf bestimmte Personen. Wir können uns jedenfalls das Ausmaß dieser Unterfinanzierung und dieses Missmanagements nicht erklären. Auf alle Fälle arbeiten wir nun mit Hochdruck daran, den unhaltbaren Zustand zu verbessern. Wir wollen die Bahnkapazität sichern und erweitern. So haben wir für die Bahn konkrete Vorschläge gemacht, wie schon in den nächsten drei bis fünf Jahren der Zustand des Netzes verbessert werden kann. Darunter fallen allein 89 kleinere und mittlere Maßnahmen wie der Einbau neuer Weichen. Dadurch kann die Stabilität des Netzes verbessert werden. Und wir stellen die Finanzierung der Bahn nach Schweizer Vorbild auf neue Beine. Wir gründen dafür zwei Fonds, in welche die bisherigen 190 Finanzierungstöpfe für die Bahn einfließen. Es kommen zusätzliche Mittel hinzu.

Frage: Was macht die Schweiz besser als Deutschland?

Theurer: In der Schweiz werden seit etwa fünf Jahrzehnten pro Jahr rund 400 Euro je Einwohner für den Schienenverkehr ausgegeben. In der Zeit der Großen Koalition in Deutschland waren das nur 60 Euro pro Jahr. Die Ampel-Koalition hat die Summe nun immerhin auf 124 Euro erhöht.

Frage: Was immer noch viel zu wenig ist.

Theurer: Doch wir schrauben die Finanzierung der Bahn immer weiter finanziell nach oben. So haben wir schon die jährlichen Mittel für Aus- und Neubauprojekte von 1,9 auf 2,2 Milliarden Euro erhöht. Natürlich sind wir damit noch weit weg von dem Schweizer Bahn-Finanzierungsmodell.

Frage: Brauchen wir angesichts des im internationalen Vergleich peinlichen Zustands der Bahn ein "Sondervermögen Schiene" über 100 Milliarden Euro?

Theurer: Wir fahren doch schon die Mittel für die Bahn deutlich nach oben: Bis zum Jahr 2026 klettern sie auf 2,75 Milliarden Euro. Pro Jahr kommt dann eine Viertelmilliarde obendrauf. Am Ende landen wir bei vier Milliarden Euro für jedes Jahr. Diese kontinuierliche Steigerung schafft für die Bauindustrie Sicherheit. Die Firmen wissen, dass der Staat stetig mehr investiert. Darauf kann sich die Branche einstellen und entsprechende Kapazitäten vorhalten.

Frage: Geht das alles nicht viel schneller?

Theurer: Wir können gar nicht von heute auf morgen mehr Geld verbauen. Dazu gibt es zu wenige Fachkräfte und Maschinen. Die Arbeit ist anspruchsvoll. Das Personal muss auch bereit sein, in den Nachtstunden und an Wochenenden das Schienennetz zu erneuern und neue Leitungen zu legen. Das erfordert harte körperliche Arbeit.

Frage: Das klingt nach einer jahrzehntelang andauernden Sanierung des maroden Schienennetzes. Entsprechende Äußerungen von Ihnen wurden schon dahin gehend interpretiert, dass die Bahn ihren Pünktlichkeitsplan auf 2070 verschiebt.

Theurer: Da liegt eine Fehlinterpretation vor. Fakt ist, dass es nach Planungen der Vorgänger-

Regierung bis 2070 dauern würde, ehe der Deutschland-Takt vollendet ist. Erst dann würden Fernzüge bundesweit im 60-Minuten-Takt und im 30-Minuten-Takt auf den Hauptachsen fahren. Nur darauf bezog sich meine Aussage. Die Ampel-Koalition verschiebt also nicht den Deutschland-Takt nach hinten, sondern will die Einführung des Deutschland-Taktes durch den Hochlauf der Mittel beschleunigen.

Frage: Erste Erfolge zeichnen sich ab.

Theurer: Wenn der digitale Knoten Stuttgart 2025/2026 in Betrieb geht, können wir auf der Strecke Köln-Mannheim-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München und dann weiter über Nürnberg nach Berlin einen halbstündigen Takt anbieten. Es wird aber noch einige Jahrzehnte dauern, bis die Züge in Deutschland flächendeckend, also auch auf dem Land, alle 30 oder 60 Minuten verkehren.

Frage: Bekommen wir den Deutschland-Takt und damit eine deutlich höhere Pünktlichkeit flächendeckend also vor 2070 hin?

Theurer: Weil wir die Mittel gegenüber dem Plan der Vorgänger-Regierung auf vier Milliarden Euro pro Jahr verdoppeln, dauert dies nicht knapp 50 Jahre, sondern etwa 25 Jahre.

Frage: Dann gibt es den vollständigen Deutschland-Takt erst in einem Vierteljahrhundert. Die Bahn fährt also erst 2048 endlich pünktlich.

Theurer: Der Deutschland-Takt lässt sich nicht von heute auf morgen umsetzen. Das wird leider dauern. Wir können nur in Etappen vorgehen. Deswegen verstehe ich die Aufregung um meine Äußerungen zum Deutschland-Takt nicht. Diese Regierung hat sich schließlich zum Ziel gesetzt, die Planung und die Sanierung von Zugstrecken in der Hälfte der Zeit wie die Vorgänger-Regierung zu stemmen.

Frage: Dennoch müssen sich Bahn-Kunden noch sehr lange auf Zug-Verspätungen einstellen.

Theurer: Es ist zu befürchten, dass das Bahnnetz bis 2030 wegen der schrittweisen Sanierung noch erheblich belastet ist. Störungen und Einschränkungen sind nicht zu vermeiden. Es muss leider bei der Bahn erst einmal schlechter werden, damit es wieder besser werden kann. Bahn-Kunden brauchen Geduld. In wenigen Jahren wird es aber deutliche Verbesserungen geben.

Quell-URL: <https://www.liberale.de/content/theurer-interview-wir-stellen-die-finanzierung-der-bahn-auf-neue-beine#comment-0>