

Autorenpapier

Mehr Bahnbau für eine leistungsstarke Schiene

1. Der Bahnbau in Deutschland ist dank hoher und gesteigener Investitionen eine der tragenden Säulen der **Baukonjunktur** und damit der volkswirtschaftlichen Entwicklung insgesamt. Angesichts der Wichtigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist es deshalb auch in Zukunft nötig, dass mehr gebaut wird.
2. Denn: Der **Investitionsbedarf** in die Schieneninfrastruktur bleibt für Sanierung wie für Aus- und Neubau enorm. So wird etwa zur Realisierung des flächendeckenden Deutschlandtakts ein dauerhaft funktionstüchtiges und leistungsfähiges Schienennetz benötigt, das mittel- und langfristig nur mit einer vorausschauenden Instandhaltungsstrategie realisiert werden kann. Gleichzeitig muss im Sinne einer wirksamen Verkehrsverlagerung auf die Schiene der Aus- und Neubau vorangetrieben werden. Nur so können verlässliche Lieferketten gewährleistet, unser Wirtschaftsstandort gestärkt und klimafreundliche Mobilitätsalternativen für die Bürgerinnen und Bürger bereitgestellt werden. Der absehbare Investitionsbedarf geht dabei bis 2024 über die gewaltige Investitionssumme von mindestens 300 Milliarden Euro hinaus.
3. Angesichts dieses hohen Investitionsbedarfs ist es wünschenswert, dass die Deutsche Bahn ein attraktiver **Auftraggeber** für die Bauwirtschaft ist, gerade für mittelständische und größere Unternehmen. Denn nur durch einen ausreichend großen Anbietermarkt können sowohl ein effektiver Wettbewerb entstehen als auch Kapazitäten für den Bahnbau langfristig gesichert werden. Aufgrund des hinzukommenden demographischen Effekts ist es daher nötig, zusätzliche Unternehmen aus der Baubranche sowie neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und für den Bahnbau zu begeistern. Dies gilt etwa auch für Beschäftigte, die aus anderen Teilen der Baubranche zur „Schiene“ wechseln möchten. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn muss

hierfür eine ehrliche Diskussion über **Arbeitsbedingungen** geführt werden. Die Mantren „Betrieb vor Bau“ bzw. „Bauen unter rollendem Rad“ gelten oft als attraktivitätshemmend, da dies überwiegend ein Bauen in Randzeiten bedeutet – also vornehmlich nachts, an Wochenenden und Feiertagen – oft fernab von der Familie. Vielmehr sollten auch neue Modelle in Betracht gezogen werden. Zu diesen Modellen zählen alternative Bauverfahren zur Verkürzung von Bauzeiten, die gerade aus volkswirtschaftlicher Sicht vorteilhafter sein können sowie die nun beginnenden Generalsanierungen der 41 wichtigsten Korridore des Kernnetzes der Deutschen Bahn.

Neben der Sicherung von Personalkapazitäten muss es aber auch darum gehen, vorhandene **(Groß-)Maschinentchnik** verstärkt und mit möglichst hoher Gesamtauslastung einzusetzen. Aufgrund einer hohen Kleinteiligkeit ausgeschriebener Baumaßnahmen im Netz ist der Einsatz von Großmaschinentchnik heute oftmals noch ineffizient, bis hin zu Situationen, dass Logistikkosten für die Bauzüge höher sind als die eigentlichen Baukosten. Gerade Maßnahmen zur Erhaltung der Schienenwege könnten jedoch häufiger im Sinne des Einsatzes der Fließbandtechnik organisiert werden. Hierfür ist im Sinne der „Maßnahmendurchgängigkeit“ ein großmaschinenkapazitätsorientiertes Projekt- und Planungsmanagement der Bahn wichtig.

Von übergeordneter Wichtigkeit ist aber, dass die Deutsche Bahn sich mehr als bisher auf die **Baukapazitäten** des Marktes verlässt. DB-eigene Organisationseinheiten sollten nur im Ausnahmefall in den Wettbewerb mit privaten Bauunternehmen treten bzw. vorrangig für Havariefälle, Notfallmanagement oder kleinere adhoc-Maßnahmen eingesetzt werden. So können **Wettbewerbsverzerrungen** vermieden werden, auf die etwa die Monopolkommission, der Bundesrechnungshof oder der Bund der Steuerzahler regelmäßig hinweisen und die aufgrund der Holding-Struktur der DB auf den Bahnbau übertragen werden können.

4. Grundlage für all diese Überlegungen ist eine verlässliche und von Planungssicherheit getragene **Finanzierungsgrundlage**. Richtig ist, dass Investitionen in alle Verkehrsträger erforderlich sind. Bei der Straße liegt der Fokus insbesondere auf der Sanierung von Fahrbahnen und Brücken, zudem auch auf dem Schließen von Lücken und der Behebung von Engpässen. Die Bundeswasserstraßen müssen ebenfalls dringend saniert werden, um die Binnenschifffahrt fit für die Zukunft zu machen. Bei der Schiene geht es um die Sanierung und nach Jahren des Infrastruktur-Rückbaus auch um Aus- und Neubau zur Schaffung benötigter Kapazitäten. Ein Ausspielen der

Verkehrsträger untereinander, indem Sanierungsmittel vom einen zum anderen Verkehrsträger verschoben werden sollen, lehnen wir deshalb ab.

5. Mit einer auf Jahre absehbaren Bereitstellung von **Finanzierungsmitteln** kann die Deutsche Bahn langfristig und entsprechend der Netznotwendigkeiten Infrastrukturprojekte planen und ausschreiben. Gerade für komplexe Projekte mit Planungsvorläufen von vielen Jahren ist dies unabdingbar. Verlässlichkeit ist zudem für die Aufstockung von personellen wie Maschinenkapazitäten nötig. Letztere erfordern teilweise hohe zweistellige Millioneninvestitionen, die von Unternehmen nur dann getätigt werden, wenn diese auch langfristig eine Einsatzperspektive bekommen.

Gleichzeitig sollte das Finanzierungsregime für den Verkehrsträger Schiene weitere Vereinfachungen erfahren. Förderungen des Bundes sollten so ausgelegt werden, dass der Blick auf das Gesamtnetz statt auf einzelne sanierungsbedürftige Kilometer im Vordergrund steht.

Wie mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) möglich, sollte daher auch für den Aus- und Neubau eine **überjährige Finanzierung** möglich werden. Hierfür kann eine **Fondsstruktur** helfen, die das Klein-Klein der Mitteltöpfe ablöst und der Deutschen Bahn einen Mittelabruf je nach baulichem Bedarf ermöglicht. Die nun beschlossene Änderung der Bundesschienenwegeausbaugesetzes, durch die mehr Finanzierungsmöglichkeiten für den Bereich der Instandhaltung geschaffen wurde, geht in diese richtige Richtung. Heute führen die unterschiedlichen Finanzierungstöpfe hingegen dazu, dass Gewerke mit höherem als geplantem Investitionsbedarf ggf. nicht bedient werden können, selbst wenn ein Restbestand an Mitteln für andere Zwecke (Gewerke) vorhanden ist. Dadurch bedingte Projektverzögerungen können mithilfe einer Fondsstruktur minimiert werden. In einer solchen Struktur sind sowohl Steuermittel aus dem Haushalt, Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung im Bereich Schiene, Veräußerungserlöse (Schenker-Verkauf) als auch anteilige Mittel aus der CO2-Mautkomponente aus dem Straßenbereich zu vereinen.

Da Haushaltsmittel womöglich nicht immer in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen, um dem erforderlichen Ausbauumfang gerecht werden zu können, können wir uns ein Modell ähnlich wie in Österreich vorstellen. Dort nehmen die Österreichischen Bundesbahnen **Kredite am Kapitalmarkt** auf, um eine ausreichende Finanzierung zur Verfügung zu haben. Der Staat übernimmt mindestens 80 Prozent der Kreditkosten. Diese werden jedoch auf die Zeiträume gestreckt, für die Infrastruktur

geschaffen wird (mindestens 40 Jahre) und somit über alle nutzenden Generationen verteilt. Damit werden die einzelnen Haushaltsjahre nur gering belastet, was den begrenzten Möglichkeiten aufgrund der deutschen Schuldenbremse entgegenkommt.

Wichtig ist, dass jegliche Investitionsmittel so effizient wie möglich investiert werden, damit der vorhandene Euro nicht bloß 50 Cent Investitionskraft entwickelt. Voraussetzungen hierfür sind eine mehrjährige Finanzierungssicherheit, effiziente Prozesse, eine hohe Termin- und Kostensicherheit in der Projektumsetzung sowie eindeutige Qualitätskennzahlen verbunden mit einem effektiven Anreizsystem, das zur Erfüllung oder gar Übererfüllung der anvisierten Sanierungsziele motiviert (Bonus-Systeme). Eine transparente Vergabevorschau der Deutschen Bahn unterstützt diesen Prozess und ermöglicht den Bauunternehmen eine vorausschauende Kapazitätsdisposition.

6. Grundlage für effizientes, kostenbewusstes Bauen wird insbesondere dann erreicht, wenn eine enge **Zusammenarbeit** zwischen Deutscher Bahn und Bauunternehmen besteht. Sei es durch eine frühzeitige Kommunikation, gemeinsame Verhaltensregeln im Konfliktfall, etwa beim Thema Nachtragsmanagement. Auch die Einbeziehung von Bauunternehmen in die Planung bei geeigneten Projekten oder das wichtige **kooperative Arbeiten** in gemeinsamen digitalen Planungs- und Ausführungsmodellen durch den durchgängigen Einsatz von **Building-Information-Modelling** (kurz: BIM) sind notwendig. Planungs- und Bauzeiten können so verkürzt werden, sodass Kosten eingehalten oder gar eingespart werden. Mit dem „**Partnerschaftsmodell Schiene**“, angewandt u. a. für den Pfaffensteigtunnel in Baden-Württemberg, wird dies bereits erprobt. Ein anderes Beispiel ist das ICE-Instandhaltungswerk in Cottbus über das sog. IPA-Verfahren. Eine zügige Evaluation und bei positiver Bewertung die Übertragung in den Regelfall ist zu empfehlen. Die immer wieder aufgeworfenen Sorgen auf Seiten der Ministerien sind auszuräumen. Aus beihilfe- sowie vergaberechtlicher Sicht gibt es im europäischen Rahmen und auf nationaler Ebene keine juristischen Ausschlusskriterien – der Wandel muss eher in den Köpfen der Beteiligten beginnen.
7. Zur Realisierung eines effizienteren Mitteleinsatzes durch die Deutsche Bahn ist es ebenso notwendig, nach der Gründung der InfraGO weitere **strukturelle Veränderungen** am Konzern vorzunehmen. Die stets explodierenden Kosten – insbesondere bei Großprojekten (S21, S21 Berlin, Riedbahn und Co.) - sind auch auf ineffiziente Planungs- und

Ausführungsprozesse auf Seiten der Bahn selbst zurückzuführen, da etwa Management- und Ingenieurpersonal fehlt.

Wichtig ist, dass politische Entscheidungen auch zugunsten von Aus- und auch Neubauprojekten getroffen werden. Der Deutschlandtakt ist ein gutes Instrument, um die Infrastrukturbedarfe bemessen zu können.

Bei den Baustoffen ist auf den vermehrten Einsatz von **Recyclingmaterial** und **grünem Stahl** zu achten. Hierfür müssen Hürden im **Umwelt- und Abfallrecht** abgebaut sowie die entsprechenden Mehrkosten berücksichtigt werden. Die schnelle und ausgewogene Erarbeitung einer praxistauglichen Abfallende-Verordnung ist dabei ebenso wichtig, wie Lagerstätten für Ausbaumaterialien nahe dem Bauort oder eine zügige Genehmigung mobiler Aufbereitungsanlagen, ohne überbordende bürokratische Hürden.

8. **Arbeitsschutz** muss konsequent umgesetzt werden und vor allem endlich in allen Projekten der DB eine adäquate Berücksichtigung durch den Auftraggeber (Befassung, Planung, Ausschreibung, Vergütung) finden. Es gilt, dafür nötige Kosten in der Projektplanung ebenso zu berücksichtigen, wie das Thema Arbeitsschutz gemeinsam mit der Bauwirtschaft gemeinsam voranzutreiben. Ein wichtiger Punkt hierbei ist ein geeigneter Fahrplan, damit auch Baumaschinen ab 2028 mit der wichtigen **ETCS-Technik** ausgestattet sind, da ab diesem Zeitpunkt überlebenswichtige visuelle wie auditive Warnsignale im Gleis für die Beschäftigten wegfallen. Die Bahn muss hier mit einem guten Beispiel vorangehen.

Matthias Gastel
(Bündnis 90/ Die Grünen)
Mitglied des Deutschen Bundestages

Tim-Oliver Müller
Hauptgeschäftsführer der
Deutschen Bauindustrie