Interview Nanja Boenisch

taz: Herr Flege, Deutschland will sein Schienennetz auf den Stand bringen. Im Sommer soll die Sanierung besonders belasteter Strecken beginnen, Bund und Länder streiten allerdings noch über eine Gesetzesände-rung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Steht jetzt die viel beschwo-Generalsanierung auf der Kippe?
Dirk Flege: Je länger es dauert,

bis sich Bundesrat und Bundes-tag einigen, desto mehr wackelt der Zeitplan für die Sanierung von Hochleistungskorridoren, wie der Bund sie plant. Schon Bundesregierung und Bundes-tag haben lange über die No-velle diskutiert. Wenn jetzt weitere Monate verstreichen, wird das Konzept Korridorsanierung im schlimmsten Fall torpediert. Warum braucht es die Ge-

setzesänderung für die Sanierungen?

Bisher wird bei der Finanzierung des Schienennetzes zwischen Ersatzinvestitionen, Neu- und Ausbau sowie In-standhaltung unterschieden. Das sind drei verschiedene Finanzierungsströme, das ist zu fragmentiert. Der Bund kann nur Geld in die Bahninfrastruktur stecken, wenn etwas ersetzt oder neu gebaut wird. An der Instandhaltung kann er sich bis-her nicht beteiligen. Wenn man groß angelegt Hochleistungskorridore sanieren möchte muss man die Finanzierung als Ganzes angehen.

Das müsste doch im Interesse der Länder sein. Warum haben sie das BSWAG in seiner aktuellen Form in den Vermittlungsausschuss geschickt? Die Novelle, die der Bundes-

tag beschlossen hat, finden erst mal alle gut. Die Länder, aber auch viele Vertreterinnen und Vertreter der Eisenbahnbran-che wünschen sich aber noch mehr als das. Bislang ist es so, dass sich der Bund nicht verantwortlich fühlt für die Finanzierung von Bahnhofsgebäuden. Das ist einer der Hauptgründe dafür, dass die Deutsche Bahn so viele davon verkauft hat und so viele in so einem erbärmlichen Zustand sind. Die Bundesländer sind der Auffassung, dass Bahnhofsgebäude in die Finanzierungsverantwortung des

Bundes gehören.

Wenn eine Schienenstrecke saniert und dafür komplett ge-sperrt wird, braucht es einen Schienenersatzverkehr. Die Länder fordern auch, dass der Bund hierfür Geld gibt.

Das ist eine im Grundsatz richtige Forderung, die sowohl für den Personen- als auch für



Hier dürfen Züge auf einer Neubaustrecke unterwegs sein: Abschnitt bei Kirchheim unter Teck Foto: Arnulf

"Es werden über Monate Strecken gesperrt"

Um das deutsche Schienennetz grundlegend sanieren zu können, muss ein Gesetz geändert werden. Doch Bund und Länder finden keine Einigung. Das kann fatale Folgen haben, sagt der Verkehrsexperte Dirk Flege

2.000 Weichen, 150 Brücken und Barrierefreiheit

Auch wenn die Generalsanierung noch aussteht – Fahrgäste werden in diesem Jahr dennoch zahlreiche Baustellen bemerken. Die Deutsche Bahn wird mehr als 2.000 Kilometer Gleise, 2.000 Weichen. 150 Brücken und tausend Bahnhöfe erweitern. modernisieren und erneuern, wie der Konzern am Montag mitteilte. Betroffen sind unter anderem die Hauptbahnhöfe Duisburg, Dresden, Hannover, Ulm und München. Verbessert werden sollen auch barrierefreie Zugänge, Wetterschutz und Fahrgastinformationen, Die Investitionen von DB, Bund und Ländern summieren sich demnach 2024 auf rund 16,4 Milliarden Euro. (afp)

den Güterverkehr gilt. Bei dem, was in den nächsten Jahren vor uns liegt, reicht kein normales Baustellenmanagement, Sondern hier werden über Monate stark frequentierte Strecken gesperrt. Gerade für den Schienengüterverkehr sind damit extrem weiträumige Umleitungen verbunden. Das ist natürlich teuer. bringt Nachteile im direkten Wettbewerb mit dem Lkw und darf nicht dazu führen, dass auf Dauer Transporte von der Schiene auf den Lkw verlagert

Und im Personenverkehr? Auch da erwartet uns mehr

als der normale Schienener-

telang werden Hunderte Busse gebraucht. Das kostet Geld, und damit kann man die Länder nicht alleine lassen. Bundesverkehrsminister Volker Wissing argumentiert, dass die Länder Geld sparen, wenn in diesen Monaten Nahverkehrszüge weg-fallen. Und dass sie deshalb genug finanzielle Ressourcen haben, den Schienenersatzverkehr zu bezahlen. Meines Erachtens ist das eine verkürzte Argumen-

Als der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss und der Hausnattsausschuss im Bundestag über Monate hinweg um die Novelle ge-rungen haben, war auch der Schienenersatzverkehr Thema. Mehr als die Reform in ihrer aktuellen Version war offenbar nicht drin. Sollten die Länder sie nicht lieber durchwinken, damit der Schienenausbau überhaupt in die Gänge kommt?

Das war in der Tat alles schon monatelang Zankapfel zwischen den Ampelfraktionen: der Schienenersatzverkehr, die Finan-zierung der Bahnhofsgebäude oder auch die Digitalisierung des Zugverkehrs. Wie gesagt die inhaltliche Kritik der Länder finde ich richtig. Jetzt müssen aber alle zusammen, der Bund, die Länder und die Eisenbahnbranche, dafür Sorge tragen, dass sich die Diskussion nicht ins Unendliche zieht. Eine nicht ganz perfekte Gesetzesänderung ist besser als gar keine Gesetzesänderung. Bund und Länder müssen sich schnell einigen. Am besten vor der Sommerpause, damit sich auch Güterbahnen und der Personen-nahverkehr auf die Belastungen durch die großen Sanierungsprojekte einstellen können.

Das Geld für die Sanierung der Riedbahn, den ersten Teil der Generalsanierung, hat die Deutsche Bahn vorgestreckt. Bleibt die Bahn auf den Kosten sitzen, wenn sich Bund und Länder nicht einigen? Für dieses Jahr haben der

Bund und die Bahn Regelungen gefunden. Zum Beispiel hat die Bundesregierung das Eigenkapital der DB erhöht. Ich glaube nicht, dass die Bahn dann auf den Kosten sitzen bleibt. Aber für 2025 wurde auf ieden Fall noch keine Vorsorge getroffen. Ohne die Gesetzesänderung ist das nicht möglich. Die Sanie-rung der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim kann wie geplant weiterlaufen, selbst wenn das Gesetz erst zum Ende des Jahres geändert würde. Gibt es wirklich keine Alter-

native für die Generalsanie rung ab 2025, falls das BSWAG

nicht durchkommt? Wenn das Gesetz nicht durchkommt, wäre das Konzept Korridorsanierung mausetot. Eine andere Lösung für die Schienensanierung liegt einfach nicht auf dem Tisch. Dann müsste man das Netz weiter so sanieren wie bislang. Wenn der Bahnsteig gerade erneuert ist, muss man drei Monate später dieselbe Strecke sperren, weil die Oberleitung re-pariert werden muss. Vier Monate später wird der Schotter gewechselt. Das war die bisherige Praxis. Kürzere Sperrungen, Bauarbeiten unter dem rollen-den Rad, dafür immer wieder den kad, datur immer wieder Instabilität im Schienensystem. Das hat zu dem Zustand geführt, den alle beklagen: ein völlig ma-rodes Schienennetz, unterfinan-ziert und völlig überbürokratisiert, jede Menge verschiedene Zuständigkeiten und Finanzie-rungstöpfe. Deshalb haben sich Bund und Branche ja für die Sa-nierung der Hochleistungskorridore, diese Radikalkur, schieden. Das wird wirklich eine harte Herausforderung. Aber eine bessere Alternative hat niemand.



Dirk Flege, 58, ist Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Dort sind unter anderem Umweltverhände und Verkehrs-



Putzen ohne Verschmutzen



Spülschwämme (2er-Set). Aus Zellulose, Sisalfasern und recycelten PET-Flaschen. Artikel-Nr. 11475, € 3,20

zent Zellulose, 30 Prozent Baum wolle, 100 Prozent kompostierbar. Waschbar bei 60 Grad. Von Sodasan. Artikel-Nr. 11725. € 1.49





Spültücher aus Bio-Baumwolle (3er-Set) Spül, Satz und Sieg: Die bunten Spültücher aus reiner Bio-Baumwolle reinigen dank Spun, Satz und Sieg. Die Volltein spintderlei aus reiner Bio-Baumwolle reinigen dank Waffelgewebe besonders gründlich, sind bei 60° waschbar und werden unter fairen Bedingungen in Indien gefertig Von WeltPartner.

Final titlet.

Erhältlich in der Farbkombination Orange/
Rot/Lila oder Königsblau/Wiesengrün/
Tannengrün. Maße: 30 x 30 cm.

Artikel-Nr. 13329, € 14,90

Putztücher (3er-Set), Synthetische Putztücher haben zwar Puttücher (3er-Set). Synthetische Puttücher haben zwar ein saubers image, verschmutzen aber die Mere. Denn das Mikroplastik wird von Fischen und anderen Lebewesen aufgenommen – und landet schließlich wieder bei uns, auf dem Teller. Na dann: guten Appetit. Diese plastikfreie Alternative besteht aus recycelter Baumwolle und hat eine saugstarke und stabile Waffestruktur. Optimal geeignet für Staub und glatte Oberflächen. Vegane Bio-Färbung, Hergestellt in Portugal. Von Guppyfriend. Maße: B 32 x H 28 cm.
Artikel-Nr. 13229, € 15,90

10 % Rabatt für taz-Unterstützer*innen taz.de/shop | taz Shop | taz Shop | taz Verlags- und Vertriebs GmbH | Friedrichstraße 21 | 10969 Berlin | T (0 30) 25 90 21 38 | tazshop@taz.de

Ausgenommen sind bereits reduzierte Waren, Druckerzeugnisse, Wein, Gutscheine und Soli-Artikel.