

FAQs Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur

Wie werden die Pro-Kopf-Zahlen der einzelnen Länder berechnet?

Für den Pro-Kopf-Vergleich werden in den einzelnen Ländern die staatlichen Investitionen im betreffenden Haushaltsjahr in die Eisenbahninfrastruktur zusammengestellt und die Summe dann durch die Bevölkerungszahl geteilt. Damit ergibt sich der Wert der staatlichen Investitionen in das Eisenbahnnetz pro Kopf in dem jeweiligen Jahr.

Berücksichtigt werden alle Investitionen des Staates (Bundesebene, bzw. Ebene des Zentralstaates, ggf. einschließlich von EU-Investitionszuschüssen) in die Eisenbahninfrastruktur (Ersatz-, Ausbau- und Neubauinvestitionen).

Nicht berücksichtigt werden somit etwaige staatliche Ausgaben, die nicht Infrastrukturinvestitionen sind (z.B. Ausgaben für den Betrieb oder Instandhaltungsaufwand). Ebenfalls nicht berücksichtigt sind Investitionsmittel, die nicht von der Bundesebene, bzw. Ebene des Zentralstaates finanziert werden, also etwaige Investitionen von Bundesländern oder Kantonen, sowie Infrastrukturinvestitionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus Eigenmitteln.

In den Ländern, wo ein Vergleich zu den Straßeninvestitionen vorgenommen wird, ist das Vorgehen analog: Es werden nur die Investitionen des Staates (Bundesebene, bzw. Ebene des Zentralstaates) in das Fernstraßennetz berücksichtigt; Investitionen in Landes-, Kreis-, Kantonsstraßen etc. werden nicht berücksichtigt.

Basis für den Pro-Kopf-Vergleich sind dabei jeweils die Ist-Zahlen der staatlichen Investitionen im jeweiligen Jahr.

Wieso sind in Deutschland die Investitionen in die Schieneninfrastruktur 2022 geringer als 2021? Die Bundesregierung will doch mehr in die Schiene investieren.

2021 gab es einen Sondereffekt, da ein Betrag in Höhe von einer Milliarde Euro als Eigenkapitalerhöhung für Infrastrukturinvestitionen, der eigentlich schon 2020 fließen sollte, nachträglich ausgezahlt wurde. Ohne diesen Sondereffekt lägen die Schieneninvestitionen 2022 annähernd auf Vorjahresniveau. Einen deutlichen Anstieg sieht jetzt aber der Haushaltsentwurf 2024 vor.

Was zählt eigentlich alles zur Schieneninfrastruktur?

Hierzu zählen die Gleise und Weichen, Bahnsteige und Umschlagsterminals, Signalanlagen und Stellwerke sowie Oberleitungen und die zugehörigen Energieversorgungsanlagen.

Warum müssen wir überhaupt so viel in Schieneninfrastruktur investieren?

Zum einen hat der Verkehr auf der Schiene in den vergangenen drei Jahrzehnten stark zugenommen. Zum anderen ist in den vergangenen Jahrzehnten in Deutschland vom Bund durchgehend deutlich zu wenig in Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert worden. Dadurch ist über die Jahre ein enormer Nachholbedarf entstanden, was schlecht für uns alle ist. Aktuell merken wir die jahrelangen Unterinvestitionen auch an der großen Zahl der Verspätungen. Immerhin sind Schieneninfrastrukturinvestitionen Zukunftsinvestitionen.

Warum liegen Frankreich und Spanien so weit hinten? In den beiden Ländern funktioniert die Schiene doch gut.

Einzelne Hochgeschwindigkeitsstrecken wie in Frankreich oder Spanien sagen noch nichts über das Gesamtnetz. In Frankreich kommt noch hinzu, dass bestimmte Infrastrukturinvestitionen in ÖPP-Modellen (Öffentlich-private Partnerschaft) realisiert werden. In den Pro-Kopf-Vergleich gehen aber nur die staatlichen Investitionen ein, nicht Investitionen Dritter (siehe oben).

Kann man Alpenländer wie die Schweiz und Österreich mit ihrer unterschiedlichen Topographie überhaupt mit Deutschland vergleichen?

In der Regel kostet Infrastruktur in den Alpenländern pro Kilometer mehr als auf dem flachen Land. Das gilt für Straße und Schiene gleichermaßen. Beide Alpenländer investieren seit vielen Jahren – anders als Deutschland – aber deutlich mehr in die Schiene als in die Straße.

Unabhängig davon gilt: Nicht nur in Alpenländern wie der Schweiz oder Österreich wird deutlich mehr in die Schiene investiert als in Deutschland, sondern auch in zahlreichen Ländern mit deutlich einfacherer Topographie. Mit topografischen Unterschieden lassen sich die geringen Schieneninvestitionen in Deutschland also nicht erklären.



Kann man kleine Länder wie die Niederlande und Dänemark überhaupt mit Deutschland vergleichen?

Nicht nur in kleinen Ländern wie den Niederlanden und Dänemark wird deutlich mehr in die Schiene investiert als in Deutschland. Mit Größenunterschieden lassen sich die geringen Schieneninvestitionen in Deutschland also nicht erklären.

Deutschland hat doch schon ein dichtes Schienennetz, andere Länder haben teilweise einen größeren Nachholbedarf. Sind deswegen die Investitionen in Deutschland so gering?

Siehe oben: Die vergleichsweise geringen Pro-Kopf-Investitionen in das Schienennetz in Deutschland entsprechen bei weitem nicht dem tatsächlichen Bedarf. Vielmehr ist durch jahrzehntelange Unterinvestition ein enormer Nachholbedarf entstanden.

Wäre es nicht sinnvoller, statt eines Pro-Kopf-Vergleiches einen Pro-Streckenkilometer-Vergleich zu machen?

Auch ein solcher Vergleich ist möglich; zu grundlegend anderen Ergebnissen würde er aber auch nicht führen. Für einen Pro-Kopf-Vergleich spricht, dass hier die Unterschiede der öffentlichen Investitionen pro Bürger sichtbar werden. Die Bevölkerungszahl ist nicht nur ein wichtiger Indikator für die Steuerkraft eines Landes, sondern auch eine wichtige Einflussgröße für die Verkehrsnachfrage. Und: Ein Pro-Streckenkilometer-Vergleich wäre zu statisch. Das Schienennetz soll ja wieder wachsen.

Warum sind nicht alle europäischen Länder abgebildet?

Die Recherche der Investitionszahlen ist sehr aufwändig, so dass wir die Zahlen nicht für alle europäischen Länder ermittelt haben. In den vergangenen Jahren haben wir aber kontinuierlich mehr Länder in den Vergleich aufnehmen können.

Berlin, 18. Juli 2023

