

# Verkehrsinfrastrukturinvestitionen pro Kopf – Schiene benachteiligt?

**M**it 115 Euro pro Kopf lagen die Ausgaben des Staates für Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Deutschland laut Angaben der Allianz pro Schiene e.V. 2023 nur minimal über den Werten des Vorjahres. Real dürften die Investitionen aufgrund der starken Preissteigerungen für Material- und Personalkosten sogar das letztjährige Niveau unterschreiten. Erst im Zuge des starken Aufwuchs im Jahr 2024 und den Folgejahren soll sich die Situation verbessern.

Mit einem europaweiten Vergleich der Kennzahl „Pro-Kopf-Investitionen“ möchte die Lobbyorganisation Allianz pro Schiene dem Publikum seit Jahr und Tag suggerieren, dass die Schiene in Deutschland zu kurz komme. So scheinen die Vergleichswerte für Länder wie Luxemburg (512 Euro), die Schweiz (477 Euro), Österreich (336 Euro), Schweden (277 Euro) und Norwegen (276 Euro) darauf hinzudeuten, dass in diesen Ländern paradiesische Verhältnisse für die Eisenbahn herrschen, während in Deutschland die Schieneninfrastruktur von der Politik vernachlässigt wird.

Ein solcher Vergleich sagt aber wenig über die Effektivität und Effizienz von Investitionen in die Schieneninfrastruktur aus, zeugt von einem schlichten Politikverständnis und ist letztlich nur wenig belastbar. Selbstverständlich ist es interessant, die Ausgaben für die Schieneninfrastruktur als relative Größe zu analysieren. Investitionen pro Kopf in verschiedenen Ländern sind jedoch ein denkbar schlechtes Kriterium für eine solche Analyse, da sie die jeweiligen Leistungen des Schienenverkehrs (und weitere Imponderabilien wie etwa die verkehrsgeographischen und geologischen Bedingungen) ausklammern. Ohne deren Kenntnis könnte man auch auf die Idee kommen, dass die Schweiz sich eine „Teuerbahn“ leistet, und wir in Deutschland sehr effizient wirtschaften. Zumindest letzteres ist aber fraglich.

Ein auf der Basis von Daten der OECD und des International Transport Forum aufgestellter Vergleich der europäischen Pro-Kopf-Investitionen in die Straßeninfrastruktur zeigt zudem, dass Deutschland zwar mit 198 Euro deutlich mehr Geld pro Einwohner in die Straße als in die Schiene lenkt; das gleiche gilt aber auch für die bereits genannten Länder Norwegen, Schweiz, Luxemburg und tendenziell Schweden. Offensichtlich wird in diesen Ländern die Schiene nicht präferiert, sondern es werden insgesamt Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur priorisiert. Nicht wirklich erklären kann die Allianz pro Schiene auch, warum die Pro-Kopf-Schieneninvestitionen in Ländern wie Spanien (70 Euro) und Frankreich (51 Euro), deren Bahnsysteme als gut funktionierend anzusehen sind, so niedrig sind.



**Prof. Dr. rer. pol. Alexander Eisenkopf zu aktuellen Themen der Verkehrsbranche**

Ein sinnvoller Vergleich würde die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu den erbrachten Verkehrsleistungen ins Verhältnis setzen. Auf der Basis von „Verkehr in Zahlen“ können z. B. die realisierten Einheitskilometer (Personen- + Tonnenkilometer) je Euro jährliches Investment in die Verkehrsinfrastruktur berechnet werden. Im Durchschnitt der letzten Jahre betrug die Verkehrsleistung je Euro Investment in Deutschland auf der Straße das 3,8-fache der Schiene. Bezieht man die Verkehrsleistung auf das Bruttoanlagevermögen der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturen, leistet die Straße etwa das Doppelte je in das System bereits investierten Euro.

Dieser Vergleich macht zum einen klar, dass eine Aufteilung der staatlichen Infrastrukturinvestitionen in Erhalt, Neu- und Ausbau mit 51 % für die Schiene und 49 % für die Straße bereits eine klare Begünstigung des Schienenverkehrs darstellt, wenn man die erbrachten Verkehrsleistungen in die Betrachtung einbezieht. Zum anderen legt er nahe, dass es sehr teuer werden wird, über zusätzliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur deren Verkehrsleistung wirksam zu steigern.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Dies ist kein Plädoyer, die Investitionen in die Schiene zurückzufahren und die Ertüchtigung der deutschen Schieneninfrastruktur zu vernachlässigen. Es sollte jedoch klar geworden sein, dass die plakative Begründung über vermeintlich zu niedrige Pro-Kopf-Investitionen allein nicht ausreicht, um deutlich erhöhte Investitionen zu rechtfertigen. ■