

» PRESSEINFORMATION

Allianz pro Schiene e.V. · Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV)
mofair e.V. · Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE) · Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. · Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) · Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. – VPI

Berlin, 20. März 2019

Bahnverbände sehen Eckwertebeschluss zum Bundeshaushalt 2020 skeptisch: „So erreicht man die Klimaziele im Verkehrssektor nicht“

Die Bahnverbände zeigen sich enttäuscht angesichts der Haushaltsansätze, die sich im heutigen Eckwertebeschluss zu allen Zukunftsthemen des Bahnverkehrs finden. Die Verpflichtung der Bundesrepublik, ihre Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2030 um mindestens 40 Prozent zu senken, sei so nicht zu erfüllen. Die Politik müsse für die zahlreichen Infrastrukturprojekte im Eisenbahnsektor *jetzt* die entscheidenden Umschichtungen im Haushalt vornehmen – nicht irgendwann.

„Statt der bisherigen gut fünfeinhalb Mrd. Euro pro Jahr brauchen wir absehbar das Doppelte an jährlichen Mitteln für klimaneutrale Mobilität auf der Schiene. Der Investitionshochlauf für die Schiene muss jetzt beginnen. Was wir feststellen, ist aber das Gegenteil: Die Mittel sollen gegenüber dem, was bereits vereinbart war, wieder zurückgehen,“ kritisieren die Verbände. „Das neue Klimakabinett hat nun die Chance, eine erste wegweisende Entscheidung zu treffen, indem es das erforderliche Investitionsgesamtpaket in Angriff nimmt und die Planungen für 2019 und die Folgejahre entsprechend korrigiert.“

Der Eckwertebeschluss bleibe bei entscheidenden Fragen Antworten schuldig. Die Einführung des Deutschland-Takts, ein Bundesverkehrswegeplan, dessen Schienenvorhaben auch gebaut werden können, die Digitalisierung von Signal- und Stellwerkstechnik, Kapazitätsausbau, weitere Streckenelektrifizierung, 1000 Bahnhöfe-Programm oder eine Schienenverkehrsforschung und Innovationsförderung, die den Namen verdient – das alles soll und muss gemacht werden, um die Zahl der Fahrgäste und der die Güterverkehrsleistung bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln und den Schienengüterverkehr zu stärken. Alles Ziele aus dem Koalitionsvertrag, die die acht Bahnverbände sehr begrüßt haben. Noch im Herbst lobten sie eine „neue Ernsthaftigkeit“, weil Versprechungen – anders als früher – in dieser Legislaturperiode unter Einbindung der Branche konzeptionell unterlegt worden waren.

Natürlich muss auch die Erneuerung der bestehenden Infrastruktur mit kundenfreundlich konzipierten Baustellenplanungen auf hohem Niveau fortgeführt werden. Hier findet sich die einzige, mit einer „Vorsorge-Milliarde“ angedeutete Anpassungsbereitschaft der Regierung. Die Steigerung reiche aber weder zur Kompensation steigender Baupreise noch zum kundenfreundlicheren Bauen mit weniger Vollsperrungen.

Statt der nach Berechnung der Bahnverbände notwendigen zweistelligen Milliardenbetrags pro Jahr für Schieneninvestitionen und Investitionsförderung sehen die aktuellen Planungen nur einen Aufwuchs auf weniger als sieben Milliarden Euro vor, während die Mittel für den Straßenbau allein bei den Bundesfernstraßen auf mehr als 8 Milliarden Euro angehoben werden sollen. Wie da mehr Verkehr auf die Schiene kommen soll, bleibe das Geheimnis der Bundesregierung.

Die Bahnverbände fordern die Bundesregierung deshalb auf, bis zum Kabinettsbeschluss des Haushalts im Juni deutliche Umschichtungen zugunsten der Schiene vorzunehmen.

Was würde alles nicht kommen, wenn die Planungen so blieben?

Umsetzung der Schienenprojekte aus dem BVWP (nötig: mittelfristig 3 Mrd. Euro p.a., derzeit geplant: 1,6 Mrd. Euro p.a.). Schon die bisher im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Projekte waren – entgegen den Beteuerungen der Bundesregierung – nicht durchfinanziert. Die neu hinzukommenden Projekte, die aus dem bisherigen „potenziellen“ in den vordringlichen Bedarf hochgestuft worden sind, hängen allesamt in der Luft. Künftige Baukostensteigerungen sind nicht berücksichtigt.

Zusätzliche Projekte für den Deutschland-Takt/Elektrifizierung: Ebenso wenig sind Mittel für zusätzliche, oft kleinere Infrastrukturvorhaben vorgesehen, die sich aus den weiteren Untersuchungen zum Deutschland-Takt noch ergeben werden. Nötig wäre in der Mittelfristplanung ein guter dreistelliger Millionenbetrag. Auch für weitere Streckenelektrifizierung findet sich kein gesonderter Ansatz. Die Mittel aus der GVFG-Steigerung dürften vor allem in dringende Projekte des kommunalen ÖPNV gehen.

ETCS/digitale Stellwerke: Der Ansatz im Eckwertebeschluss liegt zunächst sogar unter dem, was Deutschland aus europarechtlichen Verpflichtungen ohnehin tun muss (v.a. Ausrüstung der TEN-Korridore). Nötig wären perspektivisch 1,5 Mrd. Euro p.a. Mit dem jetzigen Ansatz misslingt nicht nur der Einstieg in die digitale Schiene; Deutschland steht weiter in der Gefahr, sich das nächste EU-Vertragsverletzungsverfahren einzuhandeln. Möglichkeiten für eine Kapazitätserweiterung von bis zu 20 % bleiben ungenutzt; auf den TEN-Strecken müssten auf Dauer dann zwei Leit- und Sicherungssysteme gleichzeitig unterhalten werden – wirtschaftliches Handeln sieht anders aus. Stuttgart 21 würde mit alter Sicherheitstechnik ausgerüstet werden – eine absurde Vorstellung.

Darüber hinaus muss nicht nur die Infrastruktur, sondern müssen auch die Fahrzeuge für ETCS ertüchtigt werden. Ohne Fahrzeugumrüstung gäbe es zwar einige ETCS-fähige Strecken mehr – aber keine Züge, die darauf fahren können.

Alternative Antriebe: Ohne zusätzliches Geld ist eine weitere Dekarbonisierung auf der Schiene nur extrem schleppend möglich. Bisher gibt es ein Förderprogramm, aus dem in den kommenden Jahren etwa 44 Fahrzeuge pro Jahr gefördert werden könnten. Bei einem Bedarf von ca. 3.000 Fahrzeugen im Schienengüter- und -personenverkehr würden bis 2030 gerade einmal 17 % des heutigen Dieselfuhrparks auf alternative Antriebe auf- oder umgerüstet.

Zukunftsinvestitionen in Innovationen: Schieneninnovationen erhöhen Effizienz, Sicherheit, Klimaschutz und Kundenkomfort – jedoch nur, wenn sie es auch aufs Gleis schaffen. Die Bundesregierung muss Anreize setzen für nachhaltige Schientechnologien wie alternative Antriebe.

Mittel für die Schienenverkehrsforschung und Förderprogramm für den Schienengüterverkehr: Zwar wurde zwischenzeitlich ein Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung geschaffen. Ohne eine adäquate Ausstattung kann es aber weder Forschungsprojekte anstoßen, noch ist eine sinnvolle Förderung von Innovationen im Schienenbereich möglich. Deshalb muss nun mit Ernsthaftigkeit ein Schienenforschungsprogramm auf den Weg gebracht werden – mit einer konkreten Agenda und vor allem einer ausreichenden Finanzierung. Für den Start des schon 2017 vom Verkehrsministerium als notwendig erachteten „Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr“ wären ab 2020 jährlich 100 Mio. Euro notwendig.

Pressekontakte:

Allianz pro Schiene:

Markus Sievers, markus.sievers@allianz-pro-schiene.de, 030 2462599-20

BAG-SPNV:

Renate Bader, bader@bag-spnv.de, (0)152 51 07 08 68

mofair:

Dr. Matthias Stoffregen, matthias.stoffregen@mofair.de, 0160 96 90 61 43

NEE:

Peter Westenberger, westenberger@netzwerk-bahnen.de, 0170 485 486 4

VCD:

Lisa Feitsch, lisa.feitsch@vcd.org, 030 280351-18

VDB:

Pauline Maître, maitre@bahnindustrie.info, 030 206289 60

VDV:

Lars Wagner, wagner@vdv.de, 030 39993214

VPI:

Kerstin Domscheit, presse@vpihamburg.de, 040 41912670