

Die Schiene kann mehr

Klimapaket ist halbherzig und bleibt bei der Schiene hinter den Möglichkeiten zurück – EVG fordert Schienenfonds

Das Papier der Bundesregierung enthält durchaus Maßnahmen, die auf eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ausgerichtet sind. Aber: Oftmals sind das Absichtserklärungen, die vor allem beim Aspekt Finanzierung vage bleiben.

→ **Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs.** Bis 2030 sollen 86 Mrd. € in das Bestandsnetz fließen. Durch die Beseitigung von Engpässen, digitale Leit- und Sicherungstechnik und digitale Stellwerke soll die Netz-Kapazität deutlich gesteigert werden. Weitere geplante Maßnahmen sind die Einführung des Deutschlandtakts und die Erweiterung des elektrifizierten Netzes.

EVG-Bewertung: Die genannten 86 Mrd. € in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) wurden bereits im Sommer gestreut und von der EVG kritisch analysiert. Sie enthalten u.a. 24,2 Mrd. € Eigenmittel der Deutschen Bahn sowie 6,8 Mrd. € Dividendenzahlungen der Deutschen Bahn AG. Die tatsächlich fließenden (Netto-) Bundesmittel – 55,3 Mrd. € in zehn Jahren – reichen nicht aus, um den riesigen Investitionsrückstau im Schienennetz abzubauen. Das Durchschnittsalter und damit auch die Probleme der Infrastruktur werden sich stattdessen weiter erhöhen. Die Erwähnung von Deutschlandtakt sowie von ETCS, Elektrifizierung und Engpassbeseitigung werten wir positiv – ohne finanzielle Unterlegung bleiben das jedoch bloße Absichtserklärungen.

→ **Stärkung des Schienengüterverkehrs.** Er soll nicht nur von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz profitieren. Sondern auch von der Stärkung des Kombinierten Verkehrs und der Förderung des Einzelwagenverkehrs. **EVG-Bewertung:** Die Stärkung des Kombinierten Verkehrs und die Förderung des Einzelwagenverkehrs werten wir positiv. Allerdings ist nicht ausgeführt, wie diese Förderung aussehen soll. Daher stellt sich die Frage der Umsetzung.

→ **Kapitalerhöhung DB.** Von 2020 bis 2030 soll der Konzern jeweils 1 Mrd. € pro Jahr zusätzlich vom Eigentümer erhalten.

EVG-Bewertung: Gut, dass hier eine konkrete Zahl genannt wird. Allerdings ist unklar, welche Maßnahmen damit finanziert werden können und sollen. Das Geld wäre in einem Schienenfonds besser aufgehoben.

→ **Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV.** Die Bundesregierung „beabsichtigt“, ab 2025 die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf 2 Mrd. € pro Jahr (derzeit 1,1 Mrd. €) zu erhöhen. Aus dem GVFG wird die Infrastruktur für den ÖPNV finanziert. **EVG-Bewertung:** Grundsätzlich gut, aber diese Mittel fließen nur zu einem geringen Teil in die Schiene.

→ **Bahnfahren billiger, Fliegen teurer machen.** Die Luftverkehrsabgabe wird erhöht, gleichzeitig sinkt die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr auf den ermäßigten Satz von 7 %. Damit wird Bahnfahren um 10 % günstiger. **EVG-Bewertung:** Hier wird richtigerweise ein falscher Anreiz zum Teil korrigiert. Aber: mehr Verkehr auf der Schiene kann nur funktionieren, wenn die Kapazitäten in der Infrastruktur da sind. Dieser Punkt zeigt ganz besonders: Es ist unabdingbar, das Bestandsnetz grundlegend zu sanieren sowie Strecken aus- und neu zu bauen.

→ **Planungsrecht beschleunigen.** Ein Vorschaltgesetz soll ermöglichen, dass Planungs- und Baumaßnahmen im Schienenverkehr schneller umgesetzt werden und die Akzeptanz erhöht wird. **EVG-Bewertung:** Positiv, zumal in diesem Zuge auch Personalengpässe beim Eisenbahn-Bundesamt beseitigt werden sollen.

Fazit der EVG: Im Schienenpaket fehlt eine Auflistung der vorgesehenen Gesamt-, Sektor- und jährlichen CO₂-Reduzierungen. Für die Schiene wird lediglich ein Einspareffekt von 2,6 Millionen Tonnen angenommen. Ebenso fehlen bei den meisten Maßnahmen Angaben zu den jeweils erwarteten CO₂-Einsparungen.

Die Schiene kann mehr als das, was ihr im Klimapaket zugetraut wird. Sie könnte nach Berechnungen der EVG allein 15–20 Millionen Tonnen der vom Verkehrssektor erwarteten CO₂-Einsparungen leisten, wenn der Personenverkehr bis 2030 verdoppelt wird und der Güterverkehr im selben Zeitraum erheblich steigt (so steht es im Koalitionsvertrag).

Schritte in die richtige Richtung sind noch keine echte Verkehrswende. Nur mit dieser könnte die Bundesregierung

ihre Klimaziele tatsächlich erreichen. Dreh- und Angelpunkt hierfür ist eine ausreichende und gut funktionierende Schieneninfrastruktur. Mehr Verkehr auf der Schiene geht nur, wenn die Kapazitäten vorhanden sind. Deshalb muss das Bestandsnetz endlich grundlegend in Ordnung gebracht werden. Dafür gibt das Klimapaket die ausreichenden Mittel nicht her. Wir brauchen endlich den Mut, diese Riesenaufgabe anzugehen. Und dafür das nötige Geld in die Hand zu nehmen.

Der Schienenfonds

Die EVG fordert die Einrichtung eines Schienenfonds, aus dem die für eine zukunftsorientierte Schienenpolitik erforderlichen Maßnahmen gesamthaft finanziert und gesteuert werden.

→ Was soll er leisten?

Aus dem Schienenfonds sollen insbesondere folgende Maßnahmen und Leistungen finanziert werden:

- a. Herstellung einer wieder leistungsfähigen Bestandsinfrastruktur (LuFV). Der Alterungsprozess muss gestoppt, der Turn-Around hin zu einem sich verjüngenden Netz mit entsprechender Leistungsfähigkeit geschaffen werden.
- b. Neu- und Ausbau mit dem Ziel, eine deutliche Kapazitätserweiterung zu erreichen; Engpassbeseitigung in Knoten;
- c. Ergänzende Neu- und Ausbaumaßnahmen wie z. B. 740 m-Netz, (Wieder-)Aufbau von Überholgleisen, Weichen und Ausweichstrecken;
- d. Elektrifizierung (70 % des Netzes bis 2025, 75 % bis 2030);
- e. ETCS-Ausbauprogramm; weitere Digitalisierungsprogramme;
- f. Förderung des Einzelwagenverkehrs;
- g. Förderung von Innovationen (z. B. im Kombinierten Verkehr, Innovationsprogramm Zukunft Schiene)

→ Wo soll das Geld herkommen?

- In den Schienenfonds sollen neben den bisher vorgesehenen Bundesmitteln auch die vorgesehene Kapitalerhöhung für die DB sowie Mittel aus dem Klimafonds fließen.
- Im Zusammenhang mit dem Aufbau eines Schienenfonds muss der Bund die im Koalitionsvertrag vorgesehene Gemeinwohlorientierung des DB-Konzerns umsetzen und zugleich auf Dividendenzahlungen der DB verzichten – verbunden mit der Verpflichtung der DB, diese Mittel in mehr Wachstum zu investieren.

- Gewinne der Infrastrukturgesellschaften sind dort zu 100 % zur Stabilisierung der Bestandsinfrastruktur zu verwenden.
- Stärkung der Investitionsmöglichkeiten aus Eigenmitteln im Hinblick auf die DB-Strategie „Starke Schiene“, wodurch bis 2040 über 90 Mrd. € eigenmittelfinanziert investiert werden (u. a. in Fahrzeugbeschaffung).
- Ausbau des Glasfasernetzes der DB von 18.000 auf 33.000 Kilometer zur Umsetzung der Digitalisierungsstrategie und der besseren Versorgung der Bevölkerung mit Breitband.

→ CO₂-Einsparungen: Die Schiene kann sehr viel mehr!

Die vom BMVI ins Leben gerufene „Nationale Plattform Mobilität“ hält es in den von ihr berechneten Szenarien für möglich, den jährlichen CO₂-Ausstoß des Verkehrs durch Verlagerung um ca. 10 bis 15 Mio. Tonnen im Vergleich zu 2015 zu reduzieren. Davon entfallen bis zu 5 Mio. Tonnen auf den Güter- und bis zu 10 Mio. Tonnen auf den Personenverkehr. Der größte Teil dieser Einsparungen ergibt sich aus der Verlagerung von der Luftfahrt und vom motorisierten Straßenverkehr auf die Schiene.

Die EVG rechnet mit einer Reduzierung des jährlichen CO₂-Ausstoßes allein durch die Verlagerung auf den Schienenverkehr um 15 bis 20 Mio. Tonnen, wenn die Verlagerungsziele des aktuellen Koalitionsvertrages bis 2030 ernst genommen und erreicht werden.

Aus den beschlossenen Eckpunkten des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung geht nicht hervor, welche CO₂-Minderungen durch die jeweiligen Maßnahmen erwartet werden. In einem Entwurfspapier war von Reduzierungen um gut 2,6 Mio. Tonnen die Rede (davon gut 0,7 Mio. Tonnen im Personen- und gut 1,9 Mio. Tonnen im Güterverkehr).