

# Konjunktur- und Wachstumsmotor Schienenverkehr

- eine Maßnahmenliste der Allianz pro Schiene e.V.

als Debattenbeitrag zur Bekämpfung der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise

Vor dem Hintergrund der weltweiten Finanzkrise hat die Bundeskanzlerin am 17. November 2008 während der Jahreskonferenz des Rates für Nachhaltige Entwicklung es als „sinnvoll“ bezeichnet, verstärkt in den Schienenverkehr zu investieren.

Die Allianz pro Schiene listet Maßnahmen auf, die von Bundesregierung und Bundestag zügig aufgegriffen werden können. Das 2-Mrd.-Euro Zukunftsprogramm für den umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehr ist die verkehrspolitisch ausgewogene Ergänzung zu den bereits vom Bund ergriffenen Milliardenmaßnahmen für die Automobilindustrie. Ohne die von der Allianz pro Schiene vorgeschlagenen Zusatzmaßnahmen bekäme das am 4. Dezember vom Bundestag beschlossene Maßnahmenpaket eine verkehrspolitische Schlagseite und würde den im Vergleich zum Schienenverkehr deutlich umweltschädlicheren motorisierten Individualverkehr im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung einseitig fördern.

Die Allianz pro Schiene möchte mit diesem Debattenbeitrag zur Bekämpfung der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise bewusst keine kurzatmigen Vorschläge unterbreiten, sondern kurzfristig umsetzbare Wachstumsimpulse anregen, die auch mittel- und langfristig wirken. Diese Wachstumsimpulse müssen – genau wie die Infrastrukturmittel des Bundes für die Bundesschienenwege – Schritt für Schritt verstärkt und auf hohem Niveau verstetigt werden, um nachhaltig wirken zu können.

## 1. Infrastrukturausbau

- Finanzierung der bisher in Sammelvereinbarungen enthaltenen **Neu- und Ausbautvorhaben für den Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) aus zusätzlichen Mitteln des Bedarfsplans Schiene und nicht aus LuFV-Mitteln (bislang sind die Neu- und Ausbautvorhaben für den SPNV „systemfremd“ in der LuFV verankert, obwohl die LuFV ausschließlich für den Erhalt des Bestandsnetzes gedacht ist).  
    ⟶ 200 Mio. Euro jährlich
- **Sonderprogramm Streckenelektrifizierung** (Lückenschlüsse und Elektrifizierung von weiteren Streckenabschnitten als Beitrag zu einem rentableren und umweltfreundlicheren Schienenverkehr. Neben der unmittelbaren Ausweitung des elektrisch befahrbaren Netzes werden durch Lückenschlüsse Fahrten von Dieselfahrzeugen unter Fahrdracht reduziert bzw. vermieden).  
    ⟶ 150 Mio. Euro jährlich
- **Finanzierung der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastruktur**, so genannte „NE-Infrastruktur“ (bislang ist die Finanzierung der NE-Infrastruktur, die rund 10 Prozent des Gesamtschiennetzes in Deutschland ausmacht, nicht geregelt. Es drohen ansonsten Infrastrukturstilllegungen. Neben den jährlich notwendigen 150 Mio. € müssen die NE-Infrastrukturen kurzfristig und auf zwei Jahre befristet, für den ansteigenden Seehafenhinterlandverkehr ertüchtigt werden).  
    ⟶ jeweils 200 Mio. in 2009 und 2010, danach 150 Mio. Euro jährlich
- Aufstockung der Förderprogramme für den **Kombinierten Verkehr** (Es gibt zu wenig Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr)  
    ⟶ 50 Mio. Euro jährlich
- Einrichtung eines **Planungsfonds zur beschleunigten Realisierung neuer Schienen-Infrastrukturvorhaben** (bislang beteiligt sich der Bund einzelmaßnahmenbezogen an einem Teil der Planungskosten für neue Schienen-Infrastrukturvorhaben, wenn der Bund die Finanzierungszusage für das Gesamtprojekt erteilt hat, d.h. es gibt im Gegensatz zu den Straßenbauverwaltungen keine fertigen Planungen, die im Falle einer kurzfristigen Mittelverfügbarkeit „aus der Schublade gezogen werden können“)  
    ⟶ 50 Mio. Euro jährlich
- Einrichtung eines Fonds zur beschleunigten Einführung des **European Rail Traffic Management Systems**, ERTMS. Finanzierungsgegenstand: Ausrüstung der Infrastruktur (das von der EU vorgesehene ERTMS erhöht die Kapazität der Bundesschienenwege)  
    ⟶ 200 Mio. Euro jährlich

# Konjunktur- und Wachstumsmotor Schienenverkehr

- eine Maßnahmenliste der Allianz pro Schiene e.V.

als Debattenbeitrag zur Bekämpfung der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise

## 2. Innovation und Modernisierung

- **Markteinführungsprogramm innovativer Bahntechniken** Abbau von Barrieren zur Markteinführung bereits entwickelter Innovationen. (Hierzu zählen z.B. neue Umschlagtechniken im Kombinierten Verkehr [etwa Cargo-Beamer], Lärminderungstechniken für Güterwaggons [etwa LEILA-Drehgestell] und andere Schienenfahrzeuge, Informations- und Kommunikationstechnologie [Ladungsverfolgung, Wagenerkennung etc.], Hybrid-Antriebe oder neue Energieeffizienztechnologien und Energiespeichertechnologien)  
    ⟶ 500 Mio. Euro jährlich
- **Lärmsanierungsprogramm:** Förderung der Umrüstung bestehender Güterwaggons von der Graugussklotzbremse auf K-Sohle (allein die K-Sohle, auch „Flüsterbremse“ genannt, reduziert den Güterzuglärm um 10dB)  
    ⟶ 50 Mio. Euro in 2009, danach 100 Mio. Euro jährlich
- Nachrüstung von jüngeren Diesellokomotiven und –triebwagen mit Partikelfiltern (reduziert den Ausstoß krebs-erzeugender Rußpartikel). Förderung von Entwicklung und Erprobung weiterer **Abgasminderungstechnologien** (z.B. Remotorisierung geeigneter älterer Fahrzeuge mit Stage IIIb-Motoren zur Reduktion des Ausstoßes von Rußpartikeln und Stickoxiden)  
    ⟶ 25 Mio. Euro jährlich
- Einrichtung eines Fonds zur beschleunigten Einführung des **European Rail Traffic Management Systems, ERTMS**. Finanzierungsgegenstand: Ausrüstung der Fahrzeuge (wenn die Infrastruktur mit ERTMS ausgerüstet wird, siehe Punkt „1. Infrastrukturausbau“, ist auch eine fahrzeugseitige Ausstattung nötig)  
    ⟶ 100 Mio. Euro jährlich

## 3. Bezahlbare Mobilität

- Vorziehen der Dynamisierungsschritte bei den **Regionalisierungsmitteln** um ein Jahr (ermöglicht eine Angebotsausweitung im Schienenpersonennahverkehr und/oder niedrigere Preise)  
    ⟶ 101,7 Mio. Euro jährlich
- **Entlastung des ÖPNV von der Energiesteuer** auf Kraftstoffe und Fahrstrom (Absenkung auf den EU-rechtlich vereinbarten Mindestsatz für das Verkehrsmittel Bus von 33 Cent pro Liter [ab 2010] und - EU-rechtlich zulässige – vollständige Absenkung für den SPNV)  
    ⟶ 190 Mio. Euro jährlich
- **Einheitlicher Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent im Schienenpersonenverkehr** (Im Schienenpersonennah- und -fernverkehr mit einer Reiseweite von mehr als 50 km beträgt der Mehrwertsteuersatz zur Zeit 19 Prozent. Die DB AG will die Steuersenkung auf die für Fahrten unter 50 Kilometer Reiseweite bereits üblichen 7 Prozent nach Aussage vom 26.4.2007 voll an die Kunden weitergeben)  
    ⟶ 230 Mio. Euro jährlich