

## 60 Milliarden für Zukunftsinvestitionen: Schiene nicht wieder übergehen Deutliche Mehrheit der Deutschen will mehr Invest in die Schiene als in die Straße

(Berlin, 15. Dezember 2021) Am morgigen Donnerstag debattiert der neue Bundestag über bisher ungenutzte Kreditermächtigungen in Höhe von 60 Milliarden Euro. Die Ampel-Koalition möchte die Mittel für Zukunftsinvestitionen einsetzen und dazu in das Sondervermögen "Energie- und Klimafonds" leiten. Ob sie damit im Verkehrsbereich mehr als die bisherige, auf Elektrofahrzeuge konzentrierte Förderung machen will, ist noch unklar.

Geht es nach der Mehrheit der Bürger:innen, muss die neue Ampelregierung bei den Verkehrsinvestitionen die Schiene deutlich, auch im Vergleich zur Straße, stärken. Einer vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen in Auftrag gegebenen Meinungsumfrage zufolge fordern zwei Drittel der Bevölkerung von der neuen Bundesregierung, dass mehr Geld für den Ausbau von Eisenbahnstrecken als für den Ausbau von Straßen ausgegeben wird. 30 Prozent sind dagegen, 4 Prozent sind unentschlossen.

Die Zustimmungswerte liegen bei den Anhänger:innen der Mehrzahl der Parteien mit 85 % bei Grünen, 69 % bei SPD, 64 % CDU/CSU und 74 % bei der Linken, deutlich über dem Durchschnitt und lediglich bei FDP (46 %) und AfD (51 %) unter dem Durchschnitt. Die repräsentative, telefonisch durchgeführte Umfrage mit einer Stichprobengröße von 1.008 Befragten wurde vom 02. bis 07. Dezember 2021 vom Meinungsforschungsinstitut Kantar durchgeführt.

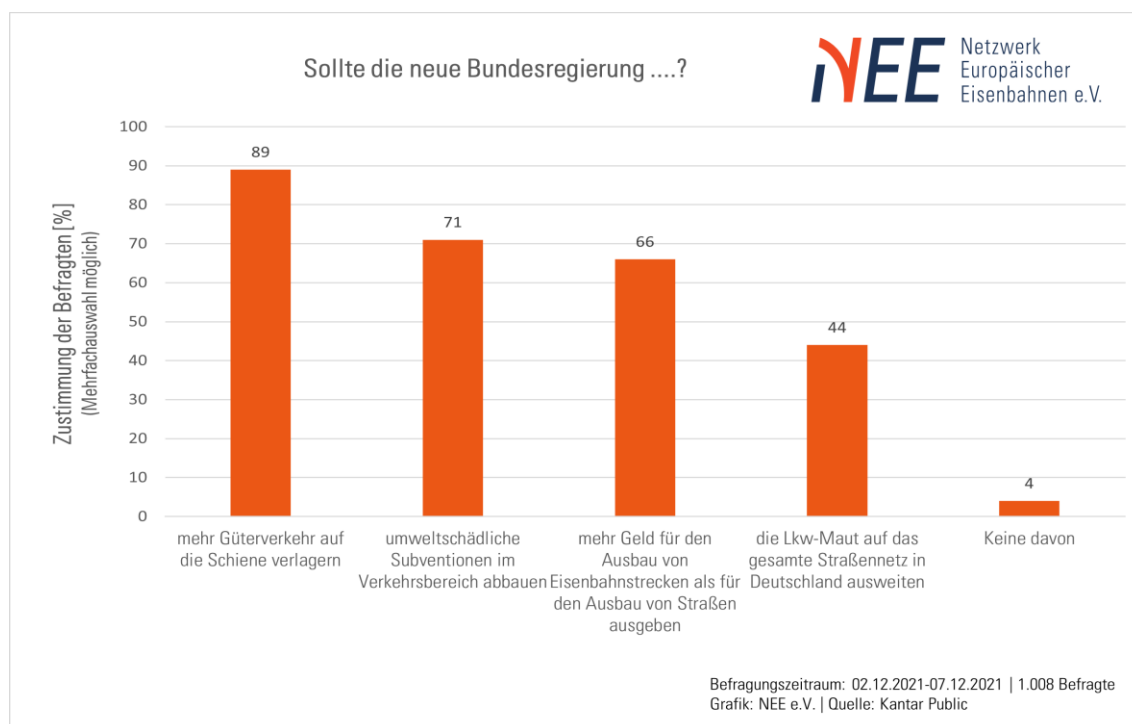
Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) sagte in Berlin im Vorfeld der ersten Haushaltsdebatte des neuen Bundestages: „Wir beobachten genau, ob die neue Koalition ihre allgemeinen Ankündigungen im Koalitionsvertrag für mehr Investitionen in die klimafreundliche Schiene wahr macht. Mit dem Nachtragshaushalt 2021 und etwas später mit einem hoffentlich runderneuten Bundeshaushalt 2022 hat sie hierfür wichtige Instrumente in der Hand. Der Zugriff auf ungenutzte Kreditermächtigungen des diesjährigen Haushalts ist grundsätzlich eine gute Idee, um die drängenden Probleme des Landes auf der investiven Seite anzugehen.“ Kerkeling zufolge muss daraus aber ein echtes Zukunftsprogramm erwachsen. Die Regierung muss mit der Routine der vergangenen Jahre brechen, staatliche Mittel so zu verteilen, dass sich möglichst nichts im Verkehrsmix verändert. Nur wenn der konkrete Mitteleinsatz im Verkehrsbereich auch die politischen Ziele der Ampel zur Steigerung des Schienenanteils unterstützt, ist die Schuldenfinanzierung aus seiner Sicht als nachhaltiges Investment der Gesellschaft verantwortbar.

Kerkeling wünscht sich konkrete Aussagen zu den Investitionsschwerpunkten sowie eine Konkretisierung des bisher „Energie- und Klimafonds (EKF, künftig KTF)“ genannten Sondervermögens, für das die Kreditermächtigung genutzt werden soll. Kerkeling: „Bisher wurde der EKF im Verkehrsbereich überwiegend für mehr Straßenverkehr mit elektrischen Antrieben genutzt. Abgesehen von dem 2021 mit knapp 26 Mio. Euro dotierten Förderprogramm für alternative Antriebe im Schienenverkehr und der auch vom Bundesrechnungshof kritisierten „Förderrichtlinie Energieeffizienz“ ging die Schiene leer aus. Das darf nicht so weitergehen, denn deutlich höhere Investitionen in die Schiene erfüllen am wirksamsten den Gesetzeszweck „Klimaschutz“ des EKF. Daher

müssen diese Investitionen drastisch erhöht werden und zwar für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur, die jahrzehntelang vernachlässigt wurde. Auch die dringende erforderliche Finanzierung der Infrastruktur- und Fahrzeugumrüstung auf die Europäische Leit- und Sicherungstechnik ETCS oder klimafreundliche Technologien wie geothermisch beheizte Weichen würden voll auf das Ziel des Fonds einzahlen.

Für die weiteren Beratungen hat der Verband der Güterbahnen auch den Ansatz eingebracht, den EKF zugleich zum Schieneninfrastrukturfonds zu machen und die vorhandenen Haushaltsreste aus dem Bereich des Neu- und Ausbaus der Schiene mit in das nach dem Schweizer Vorbild veränderte Sondervermögen zu transferieren. Kerkeling: „Auch hier kann und muss die Bundesregierung Farbe bekennen. Die von DB Netz über Jahre nicht verbauten Mittel summieren sich auf mittlerweile 839 Mio. Euro. Mit einem gut konzipierten KTF-Fonds könnten sie wirksam eingesetzt und um die in den kommenden Jahren ursprünglich als Eigenkapitalerhöhungen bei der DB vorgesehenen knapp neun Milliarden Euro aus dem Klimaschutzprogramm ergänzt werden. Die Güterbahnen sehen enormen Nachholbedarf, um das Schienennetz fit für die Zukunft zu machen. Das beginnt mit schnell umsetzbaren Elektrifizierungsvorhaben und endet bei den vielen notwendigen, oft kleineren Infrastrukturausbauten aus dem Deutschlandtakt-Konzept.“

Neben den oben skizzierten hohen Zustimmungswerten für mehr Geld für den Ausbau der Schiene als von Straßen, finden die Verlagerung auf die Schiene (89 %) und der Abbau umweltschädlicher Subventionen (71 %) einen zum Teil überwältigenden Zuspruch in der Bevölkerung. Außerdem spricht sich die Mehrheit der Bevölkerung für eine Priorisierung der Schiene aus (67 %) und gegen einen Vorrang von E-Mobilität (28 %).



Das vollständige Ergebnis der Umfrage finden Sie [hier](#).

Pressekontakt: Peter Westenberger, [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de), 0170 485 48 64