



Wir verwenden Cookies. Näheres erfahren Sie in unserer [Datenschutzerklärung](#)

Ok

Themen: [Infrastruktur](#) • [Personenverkehr](#)

06. November 2019

„Ungewöhnlich starkes Bekenntnis zur Schiene“

Kabinetts bringt Gesetze für Eisenbahn auf den Weg / Gesamtkonzept fehlt aber



iStock/Querbeet

Zu einer attraktiven Stadt gehört ein attraktiver, klimafreundlicher Schienennahverkehr. Die Mittel des Bundes sind daher gut angelegt.

Berlin, 6. November 2019. Mit mehreren Beschlüssen auf einen Schlag hat das Bundeskabinett heute laut Dirk Flege, Geschäftsführer des Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene, „ein ungewöhnlich starkes Bekenntnis zur Stärkung des Eisenbahnverkehrs“ abgegeben. „Mit vielen Einzelmaßnahmen rund um das Klimapaket fördert die Bundesregierung die Schiene und bringt damit den Klimaschutz im Verkehr voran“, sagte Flege am Mittwoch in Berlin. „Allerdings vermisse ich weiterhin ein Gesamtkonzept für die Reduzierung der Klimalast durch den Verkehr.“

„Wer alles fördert, kann keine Verkehrsverlagerung bewirken“

Zwar erhöhe die Bundesregierung die Zuweisungen für das System Schiene, so der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, die sich im Bundesdatenschutzklärblog im kommenden Haushalt auch die Mittel für den Neu- und Ausbau der Fernstraßen. Die CO2-Minderung zieht sich leider nicht wie ein roter Faden durch die Regierungsbeschlüsse. Wer alles im Verkehrssektor fördert, kann keine [Verkehrsverlagerung](#) bewirken.“

Immerhin beschloss das Bundeskabinett an diesem Mittwoch gleich mehrere Reformen zur Verbesserung des Schienenverkehrs in Deutschland.

Mehr Geld für bessere Nahverkehrsangebote auf der Schiene

Fünftes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Damit stockt die Bundesregierung die Mittel für den öffentlichen Nahverkehr auf der Schiene bis 2031 um insgesamt über 5,2 Milliarden Euro auf. Schon nach bisheriger Planung gibt der Bund für diese Zwecke so genannte [Regionalisierungsmittel](#) in Höhe von rund 8,8 Milliarden Euro jährlich (Haushaltsplan 2020). Die jetzigen Zuweisungen kommen oben drauf, beginnend mit 150 Millionen Euro mehr in 2020.

Einschätzung von Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene: „Dies ist ein wichtiger Beitrag, um wie geplant und versprochen die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln.“

Mehr Geld für Bau und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auf der Schiene

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Auch einen zweiten Etat für den Nahverkehr stockt die Bundesregierung mit dem Kabinettsbeschluss deutlich auf. Demnach steigen die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in mehreren Stufen von heute gut 330 Millionen Euro pro Jahr bis auf zwei Milliarden Euro in 2025. Zudem ermöglicht es die Reform, die Gelder flexibler einzusetzen und beispielsweise auch für die [Reaktivierung](#) oder die [Elektrifizierung](#) von Schienenstrecken sowie die Tank- und Ladeinfrastruktur alternativer Antriebe zu nutzen.

Einschätzung von Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene: „Ein großer Schritt nach vorn für den öffentlichen Nahverkehr auf der Schiene. Wir begrüßen es insbesondere, dass sich der Bund damit auch finanziell für die Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr engagiert. Allerdings fehlt eine gleichwertige Unterstützung für die Reaktivierung und Elektrifizierung beim Schienengüterverkehr.“

Brücken und Unterführungen statt gefährlicher Kreuzungen Straße-Schiene

Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Dieses umfangreiche Gesetz bringt viele problematische Änderungen wie die Verkürzung der Verfahrenen für Straßendruckflächenschriften und die Erhöhung der Straßendruckflächenschriften. ~~Die Bundesregierung will die Kommunen bei der Finanzierung von Brücken und Unterführungen an Schienenstrecken herausnehmen, um diese Investitionen in die Infrastruktur zu beschleunigen. Brücken und Unterführungen steigern die Sicherheit, wenn sie Kreuzungen von Straße und Schiene auf gleicher Höhe ersetzen. Dadurch erlauben sie auch einen schnelleren und gleichmäßigeren Schienenverkehr. Züge müssen heute häufig abbremsen, wenn sie an einem höhengleichen Bahnübergang vorbeifahren – ein ICE zum Beispiel auf maximal 160 Stundenkilometer.~~

Künftig trägt der Bund laut dem Gesetzesentwurf die Hälfte der Kosten, die Bahn ein Drittel und das Land ein Sechstel. Die Kommunen müssen nichts mehr beisteuern, wenn die Reform in Kraft tritt. Heute beteiligen sich Bund, Bahn und Kommunen jeweils mit einem Drittel an der Finanzierung der Investitionen. Häufig aber können oder wollen klamme Kommunen diese Ausgaben nicht übernehmen, so dass die Projekte schwer umzusetzen sind.

Einschätzung von Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene: „Damit räumt die Bundesregierung ein zentrales Hindernis bei Kreuzungsprojekten aus dem Weg. Dieses Gesetz wird die Sicherheit im Verkehr erhöhen. Und es ermöglicht einen schnelleren und gleichmäßigeren Schienenverkehr.“

Weitere Informationen:

Ein Bremsklotz weniger für den Schienenverkehr (PM)

Bahnfahren soll besser und günstiger werden (PM)

Lkw-Maut für Ausbau der Schiene nutzen (PM)

Ein bisschen Verkehrswende (PM)

Themenseite Schienen-Infrastruktur