

Mehr Verkehr auf die Schiene - Für gute Arbeit und Umwelt

**Schieneninfrastruktur sichern durch Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen
(NE-Bahnen)**

Position der ver.di Bundesfachgruppe Schienenverkehr

- 1. Konsequente Verkehrspolitik zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene**
- 2. Förderung des Erhalts und Ausbaus der Infrastruktur der NE-Bahnen für ein leistungsfähiges, lärmarmes und umweltfreundliches Schienennetz**
- 3. Gute Arbeit und sichere Arbeitsplätze im Schienenverkehr**



Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE-Bahnen) – Für gute Arbeit und Umwelt

Die Bundesregierung hat im November 2015 kurzfristig die Mittel zur Förderung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur nach dem Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz (SGFFG) von 25 Mio. Euro auf 20 Mio. Euro um 20 Prozent gekürzt. Die Voraussetzungen der öffentlichen NE-Bahnen im Wettbewerb gegenüber dem Verkehr auf der Straße zu bestehen, haben sich durch diese Maßnahme verschlechtert. Dies gilt auch für die Eisenbahnunternehmen, welche auf die Nutzung der Infrastruktur der NE-Bahnen angewiesen sind.

Von den über 70.000 km Gleislänge des deutschen Schienennetzes werden über 8.000 km von nichtbundeseigenen Eisenbahnen bewirtschaftet. Die jährliche projektbezogene Ermittlung des Verbands der Verkehrsunternehmen (VDV) weist einen tatsächlichen Investitionsbedarf von etwa 150 Millionen Euro pro Jahr für diese Verkehrsanlagen aus, davon 70 Mio. Euro im Schienengüterverkehr. Daraus ergibt sich eine jährliche Finanzierungslücke von 130 Mio. Euro.

1. Konsequente Verkehrspolitik zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene

In Deutschland werden jährlich über 600 Mio. Tonnen Güter auf der Schiene transportiert. Der Schienenverkehr entlastet damit die Straßeninfrastruktur um 77.000 voll beladene LKW. Die positive Energiebilanz der Schiene ist eindeutig: Laut Bundesumweltamt produziert die Eisenbahn verglichen mit dem LKW pro Tonnenkilometer lediglich ein Viertel der CO₂-Äquivalente als Treibhausgas sowie nur ein Siebtel Emissionen durch Stickstoffoxide und 15 Prozent durch Feinstaub. Der Energieverbrauch ist seit 2000 außerdem um 29 Prozent pro kWh je Tonnenkilometer gesunken. Zugleich ist der Schienengüterverkehr nachweislich sicherer als der Straßenverkehr, gerade Gefahrguttransporte sind auf der Schiene 40-mal sicherer als auf der Straße.

Dennoch ist der Schienenverkehr im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr benachteiligt. Die Infrastrukturkosten werden im Gegensatz zum Straßenverkehr auf jedem Streckenkilometer fällig: Der durchschnittliche Trassenpreis liegt im Schienengüterverkehr bei 2,7 Euro pro Zugkilometer, hinzu kommen 2 Prozent Lärmzuschlag bei noch nicht erfolgter Fahrzeugumrüstung und Belastungen durch das EEG. Der LKW-Transport liegt dagegen bei einer durchschnittlichen Bemannung von 80 Prozent der Jahresfahrleistung bei einem Mautsatz in Höhe von 0,155 Euro pro Kilometer.

Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen spielen regional wie überregional im Transport von Gütern auf der Schiene sowie im Umschlag von Massengütern und Containern in den Häfen und Terminals eine entscheidende Rolle, auch als Wachstumstreiber in den Regionen.

Aus Gründen des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und zur Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur ist eine konsequente Verkehrspolitik zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene notwendig.

2. Förderung des Erhalts und Ausbaus der Infrastruktur der NE-Bahnen für ein leistungsfähiges, lärmarmes und umweltfreundliches Schienennetz

Die NE-Bahnen benötigen dringend Mittel für den Erhalt bestehender Schieneninfrastruktur und Umschlagterminals sowie der Anschlussverbindungen ins bundeseigene Netz. Dabei geht es darum, sensible Schnittstellen der integrierten Schienenverkehre zu erhalten und Störungen im Gesamtschienennetz zu vermeiden. Zur Stärkung des Verkehrs auf der Schiene gegenüber dem Straßenverkehr ist ein weiterer Ausbau des Schienennetzes, wie auch der Neuanlage und Verlängerung von Überholgleisen notwendig. Zukünftige Investitionen müssten auch die weitere Elektrifizierung von Schienenstrecken und Schall- und Lärmschutzmaßnahmen an Strecken beinhalten.

Die Förderung des Erhalts- und Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie lärmindernder Maßnahmen auch an Fahrzeugen mit zusätzlichen Mitteln ist daher dringend zur Sicherung der Finanzierung und Refinanzierungsfähigkeit der Unternehmen und somit zum Erhalt der Schiene im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr notwendig.



3. Gute Arbeit und sichere Arbeitsplätze im Schienenverkehr

Gute Arbeitsbedingungen, Tarifverträge und regelmäßige Qualifizierungen für die Beschäftigten im Schienenverkehr garantieren in der Branche einen hohen Qualitätsstandard. Der Einsatz von Leiharbeitnehmern stellt dagegen ein Sicherheitsrisiko dar, da Qualifizierungen und Streckenkenntnisse nur schwierig zu überprüfen sind.

Beschäftigte im Schienengüter- wie im Schienenpersonenverkehr benötigen gute Arbeitsbedingungen und sichere Arbeitsplätze. Bestehende Ausbildungsstandards dürfen nicht abgesenkt werden. Eine bessere Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten ist auf der Schiene, jedoch gerade auch im Straßenverkehr dringend notwendig. Wettbewerb innerhalb der Branche, aber auch mit dem Verkehrsträger Straße, darf nicht auf Kosten der Beschäftigten und der Sicherheit gehen.

* Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz - SGFFG)

Bearbeitung

ver.di Fachbereich Verkehr
Mira Ball
Bundesfachgruppenleiterin
Fachgruppen Straßenpersonenverkehr
und Schienenverkehr
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Bund | Ressort 10: FB 11 Verkehr
Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin
Telefon: 030.6956.2650 | Fax: 030.6956.3849
Mobil: 0151.142.913.56
E-Mail: mira.ball@verdi.de

