

Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 31.8.2005 in Berlin

„Vorrang bei der Finanzierung soll Infrastruktur eingeräumt werden, die einen Abbau der Engpässe – vor allem an den Grenzen – und die Modernisierung des Eisenbahnnetzes möglich macht.“

Europäische Kommission (Hrsg.): „Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“, Brüssel 2001

Nachbarstaaten investieren in die Schiene,
Deutschland fördert weiterhin die Straße

Land	Investitionen der Regierung in die Schieneninfrastruktur übersteigen Straßenbaumittel 2004 um
Schweiz	72 Prozent
Frankreich	71 Prozent
Großbritannien	23 Prozent
Österreich ¹	16 Prozent
Spanien	11 Prozent
Deutschland	-35 Prozent

¹ Nur Neu- und Ausbau (ohne Unterhalt), alle anderen Zahlen inkl. Unterhalt

Deutschland Schlusslicht
bei der Pro Kopf-Finanzierung

Land	Investitionen der Regierung in Schieneninfrastruktur 2004 (pro Einwohner und Jahr)
Schweiz	272 Euro
Österreich ¹	177 Euro
Spanien	141 Euro
Schweden	124 Euro
Großbritannien	116 Euro
Italien	112 Euro
Finnland	90 Euro
Slowenien	41 Euro
Frankreich	39 Euro
Deutschland	39 Euro

► Österreich

Die konservative Regierung in Österreich stärkt ganz gezielt die Schiene, um dem zunehmenden Transitverkehr über die Alpen Herr zu werden. Im Generalverkehrsplan wird die Schiene als Schwerpunkt im Infrastrukturausbau benannt.

Der Bund hat 2003 nach Angaben des Verkehrsministeriums 1,14 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur und 1 Mrd. Euro in die Straßeninfrastruktur investiert (jeweils Neu- und Ausbau, ohne Unterhalt). 2004 stiegen die Investitionsausgaben für die Schiene um 300 Mio. € auf 1,44 Mrd. Euro und für die Straße auf 1,25 Mrd. Euro. Im vergangenen Jahr hat die Regierung somit in die Schieneninfrastruktur 16 Prozent mehr investiert als in die Straßeninfrastruktur. Auch im laufenden Haushaltsjahr wird mehr Geld in die Schiene investiert: 1,56 Mrd. Euro in die Schiene gegenüber 1,42 Mrd. Euro in die Straße. Pro Kopf investierte der Bund 2004 in Österreich 177 Euro in die Schieneninfrastruktur (ohne Unterhalt), 2005 werden es 192 Euro sein. Nach dem verabschiedeten „Generalverkehrsplan“ will die Regierung die Schieneninfrastruktur mit insgesamt 29,9 Mrd. Euro finanzieren und die Straßeninfrastruktur mit 15 Mrd. Euro.

Offenbar hat die Alpenrepublik auch in der Vergangenheit etliche Weichen für den umweltfreundlichen Schienenverkehr richtig gestellt: In Österreich wuchs der Schienengüterverkehr von 2003 auf 2004 um gut 1 Mrd. Tonnenkilometer (+7 Prozent) auf 19 Mrd. Tonnenkilometer, der Schienenpersonenverkehr legte ebenfalls um 50 Mio. Personenkilometer zu (+1 Prozent).

Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 31.8.2005 in Berlin

► Frankreich

In Frankreich hat die sozialistische Regierung Mitte der 90er-Jahre eine Investitionsoffensive für den Schienenverkehr gestartet, die auch seit dem Regierungswechsel 2002 unter der konservativen Regierung fortgesetzt wird. Im Vergleich zu 1997 wurden bis 2002 die Schieneninvestitionen verdoppelt.

Im vergangenen Haushaltsjahr 2004 sind nach Aussagen des Infrastrukturbetreibers RFF für das Schienennetz 2,4 Mrd. Euro für Investitionen ausgegeben worden, für das Straßennetz 1,4 Mrd. Euro (800 Mio. Euro für Neu- und Ausbau, 600 Mio. Euro für Unterhalt und Instandsetzung). In die Schieneninfrastruktur investierte die Regierung somit 71 Prozent mehr als in die Straßeninfrastruktur. In 2005 belaufen sich die Schieneninvestitionen mit knapp 3 Mrd. Euro auf das Doppelte der Straßeninvestitionsmittel. Pro Kopf investierte die Regierung im Jahr 2004 39 Euro in die Schieneninfrastruktur, im laufenden Jahr werden es 48 Euro sein. Die Straßeninfrastrukturinvestition pro Kopf im Jahr 2005 liegt dagegen um mehr als die Hälfte niedriger (23 Euro).

Im Schienenpersonenverkehr ist die Verkehrsleistung im Jahr 2004 um knapp 2,5 Mrd. Personenkilometer auf 74,2 Mrd. Personenkilometer (+3,7 Prozent) gestiegen. Auch die ersten Quartalszahlen zeigen, dass sich die Investitionen lohnen. Die Verkehrsleistung stieg von 17,3 Mrd. Personenkilometer im Vorjahreszeitraum auf bereits 18 Mrd. im ersten Quartal 2005.

► Schweiz

Die Regierung in der Schweiz hat nach Berechnungen des Verbandes Öffentlicher Verkehr (VÖV) im vergangenen Jahr 1,14 Mrd. Euro in den Straßenneu- und -ausbau investiert und knapp 2 Mrd. Euro in die Schiene. Das sind 72 Prozent mehr Investitionen in Schieneninfrastruktur als Ausgaben für National- und Hauptstraßen. Im laufenden Haushaltsjahr gibt die Regierung mit gut 2,3 Mrd. Euro das Doppelte für die Schiene im Vergleich zur Straße (1,1 Mrd. Euro) aus. Pro Kopf hat die Regierung in der Schweiz im vergangenen Jahr 272 Euro in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert, in diesem Jahr werden es 317 Euro sein.

Die Schweiz betreibt seit Jahren eine aktive Schienenverkehrspolitik: stetige Anstiege der Verkehrsleistung sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr sind das Ergebnis. So wuchs beispielsweise der Schienenpersonenverkehr um weitere 2 Prozent in 2004 und lag damit bereits vor dem erwarteten Zugewinn durch das neue Bahnkonzept Bahn 2000 mit 12,54 Mrd. Personenkilometern auf Rekordhöhe. Zudem wurden im Alpenquerenden Verkehr 10 Prozent mehr Güter auf der Schiene transportiert. Auf der Straße lag der Zugewinn bei 5 Prozent. Die Gütertransportleistung der Schiene stieg um 2 Prozent auf 10,1 Mrd. Tonnenkilometer.

Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 31.8.2005 in Berlin

► Italien

Die Berlusconi – Regierung investierte in 2004 6,5 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur. Im Vergleich zum Vorjahr sind das 18 Prozent mehr für die Schieneninfrastruktur. Im laufenden Jahr werden wieder 6,5 Mrd. Euro für die Infrastruktur zur Verfügung gestellt mit besonderer Aufmerksamkeit für die Hochgeschwindigkeitsstrecken. Pro Kopf werden derzeit 112 Euro in die Schieneninfrastruktur investiert.

Die Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr auf der Schiene zeigen, dass die Richtung stimmt. Der Güterverkehr auf der Schiene legte von 2003 auf 2004 um 3,5 Prozent auf 21 Mrd. Tonnenkilometer zu. Auch im Personenverkehr verzeichnen die italienischen Bahnen Zuwächse: Im Jahr 2004 wuchs der Personenverkehr auf der Schiene um 1 Prozent auf 45,7 Mrd. Personenkilometer.

► Großbritannien

Die Labour-Regierung in Großbritannien will das re-verstaatlichte und über die Jahre extrem vernachlässigte Schienennetz auf Vordermann bringen. Nachdem die Straße in den vergangenen Jahren mehr Geld als die Schiene bekommen hat, weist das „Jahrbuch“ der „Strategic Rail Authority“ für das Haushaltsjahr 2003/2004 Schieneninvestitionen in Höhe von 6,9 Mrd. Euro aus, der „Annual Report“ des „Department for Transport“ Straßenbaumittel in Höhe von 5,6 Mrd. Euro. In die Schieneninfrastruktur wurde somit 23 Prozent mehr investiert als in die Straßeninfrastruktur. Bereits jetzt investiert die Regierung in Großbritannien pro Kopf 116 Euro in die Schieneninfrastruktur.

Network Rail, die für die Instandhaltung des Schienensystems durch private Betreiber verantwortliche Gesellschaft, investierte 2003/2004 3,8 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur. Im ersten halben Jahr des Geschäftsjahres 2004/2005 beliefen sich die Investitionen auf 2,8 Mrd. Euro.

Trotz der völlig gescheiterten Privatisierung der Schieneninfrastruktur und aller sich aus der Zersplitterung und Fragmentierung des britischen Eisenbahnsystems ergebenden Probleme (Sicherheit, Kundeninformation etc.) hat sich die Verkehrsleistung auf der Schiene gut entwickelt: Der Schienengüterverkehr wuchs in 2004 um 12,9 Prozent auf 21 Mrd. Tonnenkilometer, während der Straßengüterverkehr im selben Zeitraum nur um 1,3 Prozent zulegte. Auch die Zahlen im Schienenpersonenverkehr sind steigend: von 2003 bis 2004 wuchs die Verkehrsleistung auf der Schiene um 3,5 Prozent auf 41,7 Mrd. Personenkilometer.

► Spanien

Spanien hat hinsichtlich der Renaissance der Bahn eine Vorreiterrolle eingenommen. Zapateros Regierung will bis 2020 insgesamt 249 Mrd. Euro in neue Infrastrukturprojekte investieren – mehr als je zuvor in der Geschichte des Landes – und dadurch „zu den Ländern mit der modernsten Infrastruktur in Europa zählen“.

Allein 43 Prozent der gigantischen Investitionssumme sollen in den Ausbau des Fernbahnnetzes fließen. 9000 km Hochgeschwindigkeitsstrecken werden gebaut, so dass in 15 Jahren 90 Prozent der spanischen Bevölkerung näher als 50 km zum nächstgelegenen Bahnhof mit Hochgeschwindigkeitsverkehr wohnt. Alle Provinzhauptstädte werden dann eine direkte Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz haben.

Zusätzlich sollen 28 Mrd. Euro in den Öffentlichen Personennahverkehr (mit Schwerpunkt Schienenpersonennahverkehr) investiert werden. Insgesamt sieht der im Dezember 2004 vom Ministerrat gebilligte und mit den Regionen abgestimmte Plan vor, dass 50 Prozent der Gesamtinvestitionssumme von 249 Mrd. Euro in den Schienenverkehr (einschließlich der Maßnahmen in den urbanen Regionen) investiert werden. Der Straßenverkehr erhält 25,2 Prozent der Planungssumme, der Seeverkehr 9,4 Prozent und der Luftverkehr 6,3 Prozent.

Pro Jahr werden in Spanien somit bis 2020 knapp 7 Mrd. Euro allein in die Schieneninfrastruktur fließen.

Allianz pro Schiene-Presskonferenz am 31.8.2005 in Berlin

Bereits im vergangenen Jahr hat die spanische Regierung die Schieneninvestitionen stärker als alle anderen Staaten angehoben: +62 Prozent im Vergleich zu 2003. Pro Kopf lag Spanien damit im Jahr 2004 mit 141 Euro hinter den Alpenländern Schweiz und Österreich auf Platz 3 und investierte 3,5-mal soviel in die Schieneninfrastruktur wie die deutsche Regierung.

► Deutschland

Die rot-grüne Regierung in Berlin hat nach Angaben des BMVBW die Schieneninvestitionen von 4,078 Mrd. Euro im Jahr 2003 (Baukostenzuschüsse, Darlehen für Investitionen) auf 3,2 Mrd. Euro in 2004 zusammengestrichen. In die Straßeninfrastruktur (Neu- und Ausbau sowie Betriebsdienst für BFS und BAB) flossen dagegen im Jahr 2004 rd. 4,9 Mrd. Euro, 200 Mio. Euro mehr als im Jahr 2003. Die Bundesregierung investierte somit im vergangenen Jahr 35 Prozent mehr Geld in die Straßen- als in die Schieneninfrastruktur.

Pro Kopf investierte der Bund 2004 nur noch 39 Euro in die Schieneninfrastruktur. Die Bundesrepublik fällt damit weit hinter große Volkswirtschaften in der EU zurück und droht trotz EU-Osterweiterung und zentraler Transitlage zum verkehrspolitischen Schlusslicht Europas zu verkommen.

Diese sprunghafte und straßenlastige Infrastrukturpolitik hat in Deutschland Tradition. Seit der Bahnreform 1994 schwankten die Mittel stark. In keinem Haushaltsjahr wurde die Schieneninfrastruktur mit dem bei der Bahnreform zugesagten Betrag von 5 Mrd. Euro ausgestattet. Die Straße bekommt in der Bundesrepublik seit jeher deutlich mehr Geld für den Infrastrukturausbau vom Bund als die Schiene. Selbst die zusätzlich für die Jahre 2005-2008 bereitgestellten 2 Mrd. Euro zeigen die Stoßrichtung: 900 Mio. Euro bekommt der Straßenverkehr, lediglich 750 Mio. Euro gehen in den Schienenverkehr, und der Schwerpunkt in diesem Jahr wird im Straßenbereich liegen.

Die Verkehrsleistung spricht (noch) eine andere Sprache. Im Güterverkehr stieg die Verkehrsleistung auf der Schiene von 2003 auf 2004 um 8 Prozent auf 86,4 Mrd. Tonnenkilometer, während sie auf der Straße im selben Zeitraum „nur“ um 4 Prozent zunahm und 380 Mrd. Tonnenkilometer ausweist. Im Personenverkehr wurden 2004 71,8 Mrd. Personenkilometer erfahren, rd. 0,7 Prozent mehr gegenüber dem Vorjahr. Der motorisierte Individualverkehr, mit 815 Mrd. Personenkilometer im Jahr 2003, stieg lediglich um 0,4 Prozent auf 818 Mrd. Personenkilometer an.