

Regional- und Fernverkehr

Mehr als 1,6 Milliarden Euro EU-Fördermittel für Schienenprojekte in Deutschland

aus SIGNAL 05/2015 (November 2015), Seite 24-25 (Artikel-Nr: 10003898)
 Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

Falsche Prioritätensetzung, Beispiel »Stuttgart 21«. Allein 0,6 der 1,6 Mrd. Euro der EU-Mittel für deutsche Schienenprojekte fließen in das äußerst fragwürdige Projekt der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart--Wendlingen mit dem Hbf als Tunnelbahnhof.

Entsprechend der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Kofinanzierung von Verkehrsprojekten im Rahmen der TEN-Finanzierungsverordnung »Connecting Europe Facility (CEF)« vom September 2014 gingen seitens der einzelnen EU-Staaten insgesamt 700 Anträge ein. Das Antragsvolumen überstieg dabei das verfügbare EU-Budget um den Faktor 2,7. Deutschland hatte in diesem Zusammenhang für 15 Schienenverkehrsprojekte Förderanträge gestellt (siehe auch [SIGNAL 3/2015](#)).

Am 29. Juni 2015 stellte die EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, die Ergebnisse dieses ersten Aufrufs vor. Der entsprechende Finanzierungsbeschluss wurde durch den CEF-Ausschuss am 10. Juli 2015 angenommen. Im Ergebnis werden nunmehr EU-Mittel in einer Höhe von 13,1 Mrd. Euro für insgesamt 276 Verkehrsprojekte Europas bereitgestellt.

Erfreulich: Aus dem EU-Fördertopf CEF fließen allein 1,7 Mrd. Euro nach Deutschland. Schwerpunktmäßig profitieren davon Schienenprojekte mit einem Volumen von rund 1,6 Mrd. Euro. Beantragte hatte der Bund zwar Schienenprojekte mit einem Volumen von 2,6 Mrd. Euro, doch musste man damit rechnen, dass einige Projekte vermindert und einige gar nicht gefördert werden - siehe Tabelle.

Die finanzielle Beteiligung der EU beträgt je nach Art des Projekts zwischen 20 und 85 Prozent. Der höchste Kofinanzierungssatz wurde in Deutschland mit 50 Prozent für die Planungen der Schienenanbindung der Festen Fehmarn-Belt-Querung gewährt.

Die einzelnen Finanzhilfevereinbarungen werden nun von der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) erstellt und im zweiten Halbjahr 2015 mit den Projektbegünstigten unterzeichnet.

Erfreulich: Erstmals EU-Fördermittel für die Umrüstung von Güterwagen mit »Flüsterbremsen«

Positiv ist weiterhin, dass seitens der EU auch Finanzhilfen für die Ausrüstung von insgesamt 16 000 Güterwagen mit »Flüsterbremsen« bereitgestellt werden. Hierfür wurden rund 5,6 Mio Euro bewilligt. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von Lärmemissionen und somit zu mehr Akzeptanz des Schienengüterverkehrs geleistet werden.

Grundsätzlich ermöglicht die Bewilligung der Förderanträge die Beschleunigung etlicher Projekte im Schienenverkehr, deren Realisierung sich angesichts der chronischen Unterfinanzierung teilweise bereits über Jahrzehnte hinzieht. Der zügige



(Foto: Christian Schultz)



Positiv ist die EU-Förderung der Ausrüstung von Güterwagen mit »Flüsterbremsen«. Die Reduzierung der Lärmemissionen ist letztlich Voraussetzung für eine Verbesserung der Akzeptanz des Schienengüterverkehrs. (Foto: Christian Schultz (Aufnahme in Königstein/Sächs. Schweiz))



Falsche Prioritätensetzung, Beispiel Ausbaustrecke Berlin--Dresden. Dieses Projekt wird von der EU nicht gefördert, dabei wäre der Fördermittelbedarf hier sehr viel geringer als bei »Stuttgart 21«, aber der Nutzen durch Fahrzeitverkürzung groß - und überfällig. Im Bild der neue Straßentunnel in Dahlewitz, der den Bahnübergang ersetzt. (Foto: Christian Schultz)

| Projekt-Nr. | Schienenverkehrs-Infrastruktur für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVB) in Deutschland | Finanzierungssatz |
|-------------|--|-------------------|
| 1 | Neue Bahnhofs-Kategorie, Erweiterung der bestehenden Anbindung und Umkreis der nationalen Signale | 8 600 000 Euro |
| 2 | Ausbau der Albstadt-Feldbach-Linie - Gera - Erfurt - Leipzig - Halle - Chemnitz - Dresden - Regensburg - München | 18 740 588 Euro |
| 3 | Ausbaustrecke 21 Köln - Aachen - Eifel - Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Frankfurt - Leipzig - Halle - Chemnitz - Dresden - Regensburg - München | 25 132 094 Euro |
| 4 | Ausbaustrecke 22 Köln - Aachen - Eifel - Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Frankfurt - Leipzig - Halle - Chemnitz - Dresden - Regensburg - München | 33 300 000 Euro |
| 5 | Ausbau der Eisenbahnstrecke Nürnberg - Bamberg - Regensburg - München | 432 809 136 Euro |
| 6 | Ausbaustrecke Berlin - Dresden - Ausbau der Albstadt-Feldbach-Linie - Chemnitz und Gerdorf - Chemnitz - Regensburg | 34 223 750 Euro |
| 7 | Planungen für die Schienenanbindung Fehmarn-Belt-Querung (FBQ) | 52 084 100 Euro |
| 8 | Ausbaustrecke (AB) Ulm - Stuttgart - Gera - Erfurt - Chemnitz - Dresden - Regensburg - München | 326 399 468 Euro |
| 9 | Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Wendlingen einschließlich Stuttgart 21 | 584 415 835 Euro |
| 10 | Ausbaustrecke 23 Karlsruhe - Koblenz - Regensburg - Chemnitz - Dresden - Regensburg - München | 26 931 800 Euro |
| 11 | Wahlkreisprojekte Deutscher Eisenbahn & Schienenverkehrs / Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt | — |
| 12 | EFMD: Ausrüstung des deutschen Abschnitts des Fernverkehrs Rhein-Alpen von Oberhausen Steinfurt bis Grenze zur Schweiz (Wett. einschließlich des Grenzübergangs, sowie Ausrüstung des Basel-Badischer Bahnhof) | 53 900 860 Euro |

(Tabelle: IGEB)

Abschluss dieser Bauprojekte trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene in diesen Relationen zu stärken.

Des Weiteren erhalten damit auch die umweltpolitisch notwendigen Verlagerungsziele »Mehr Verkehr auf die Schiene« (s. u. a. EU-Weißbuch Verkehr) die entsprechende finanzielle Unterstützung.

Falsche Prioritätensetzung zugunsten von »Stuttgart 21«

Unverständlich ist aber, dass einerseits für sehr umstrittene, teure und nur langfristig zu realisierende Großprojekte wie Stuttgart 21 EU-Fördermittel in überdurchschnittlicher Höhe bewilligt wurden, andererseits Projekte, die für Kunden des Personen- und Güterverkehrs einen vergleichsweise höheren Nutzen haben und helfen, Kapazitätsengpässe zu beseitigen, völlig unberücksichtigt geblieben sind. Dies betrifft z.B. den Ausbau der Strecke Berlin--Dresden (Antragssumme 47,72 Mio. Euro) und die Elektrifizierung der Strecke Regensburg--Furth im Wald (Antragssumme 6,0 Mio. Euro). Letzteres Projekt trägt auch dazu bei, die noch immer bestehende Elektrifizierungslücke zwischen Hof und Regensburg sukzessive zu schließen.

Das Jahr 2014 war das erste Planungsjahr im Rahmen des CEF, der nächste Aufruf, Förderanträge zu stellen, folgt voraussichtlich 2016. Bereits bei der Antragstellung wäre es erforderlich, hierfür ausschließlich Projekte auszuwählen, mit denen gezielt Engpässe auf der Schiene beseitigt und die Ziele des EU-Weißbuchs Verkehr umgesetzt werden können. Darin ist eine Verringerung der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr um mindestens 60 Prozent bis 2050 (Basisjahr 1990) festgelegt. Entsprechend der Planung sollen dazu u. a. 30 Prozent des Straßengüterverkehrs bei Entfernungen über 300 km bis zum Jahr 2030 auf Bahn und Binnenschiff verlagert werden und mehr als 50 Prozent schließlich bis 2050! Das ist mit einer prioritären Finanzierung von Stuttgart 21 mit Sicherheit nicht zu erreichen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003898>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten