

## **Stellungnahme des DGB Bezirk NRW**

Entwurf von Richtlinien über die Gewährung von  
Zuwendungen zur Erhaltung und Verbesserung von  
Eisenbahninfrastruktur der öffentlichen nicht  
bundeseigenen Eisenbahnen für den Güterverkehr  
(NE-Infrastrukturförderung NRW)

Düsseldorf, den 12.04.2018

---

Zum Entwurf der Richtlinien des Ministeriums für Verkehr über die Gewährung von Zuwendungen zur Erhaltung und Verbesserung von Eisenbahninfrastruktur der öffentlichen bundeseigenen Eisenbahnen für den Güterverkehr (NE-Infrastrukturförderung NRW) nehmen wir wie folgt Stellung:

Der DGB NRW begrüßt die Anstrengungen der Politik im Bund und in den Ländern, den Investitionsstau in der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen. Auch das politische Signal einer Stärkung des Schienenverkehrs im Güterbereich bewerten wir positiv.

Die Wiederaufnahme der Förderung von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken in NRW betrachten wir als Beitrag zur Stärkung des Industriestandortes NRW und der Sicherung von Arbeitsplätzen.

Die Umstellung des 2013 eingeführten Darlehensmodells auf eine erneute Förderung kann nur dann stabilere Rahmenbedingungen gewährleisten, wenn die Förderung verlässlich und dauerhaft angelegt ist.

[zu 5.4.1]

Die Ermöglichung einer kumulativen Förderung mit Förderquoten von bis zu 90% stellt für künftige Zuwendungsempfänger eine deutliche Verbesserung gegenüber der Förderrichtlinie von 2011 dar, die eine Höhe des Zuschusses von bis zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben vorsah. Offen bleibt, welches Gesamtinvestitionsvolumen durch die Förderung ausgelöst werden soll. Wünschenswert wäre überdies eine Transparenz über die Wirkungen des Mitteleinsatzes.

[Zu 5.4.2]

Bei der unter Punkt 5.4.2 beschriebenen Koppelung an eine zu befördernde Tonnage wäre eine Konkretisierung (Netto- oder Bruttotonnen) hilfreich, denn auch für die Beförderung von Leerwagen sind Schienen notwendig.

Auffällig ist, dass die Zuwendungshöchstwerte unter 5.4.2 noch dieselben sind wie in den Richtlinien zur NE-Infrastrukturförderung von 2011. Die eingeräumte Möglichkeit, die Höchstwerte an die tatsächliche Entwicklung anzupassen, ist daher zu begrüßen.

---

[Zu 6]

Hinsichtlich der Zeitspanne der betriebsbereiten Vorhaltung von 15 Jahren merken wir an: Die Investitionsmaßnahmen nach dem Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz werden durch das EBA an Verpflichtungen zur Aufrechterhaltung von 25 Jahren für Schienenwege, 20 Jahren für Weichen und 80 Jahren für Brücken gekoppelt. Diese Zeiträume gelten auch für lediglich zu sanierende Bereiche. Diese langen Bindungsfristen halten nach unserer Kenntnis viele NE von der Abrufung der Fördergelder ab und verhindern somit Investitionen.