



Deutscher
Städte- und Gemeindebund



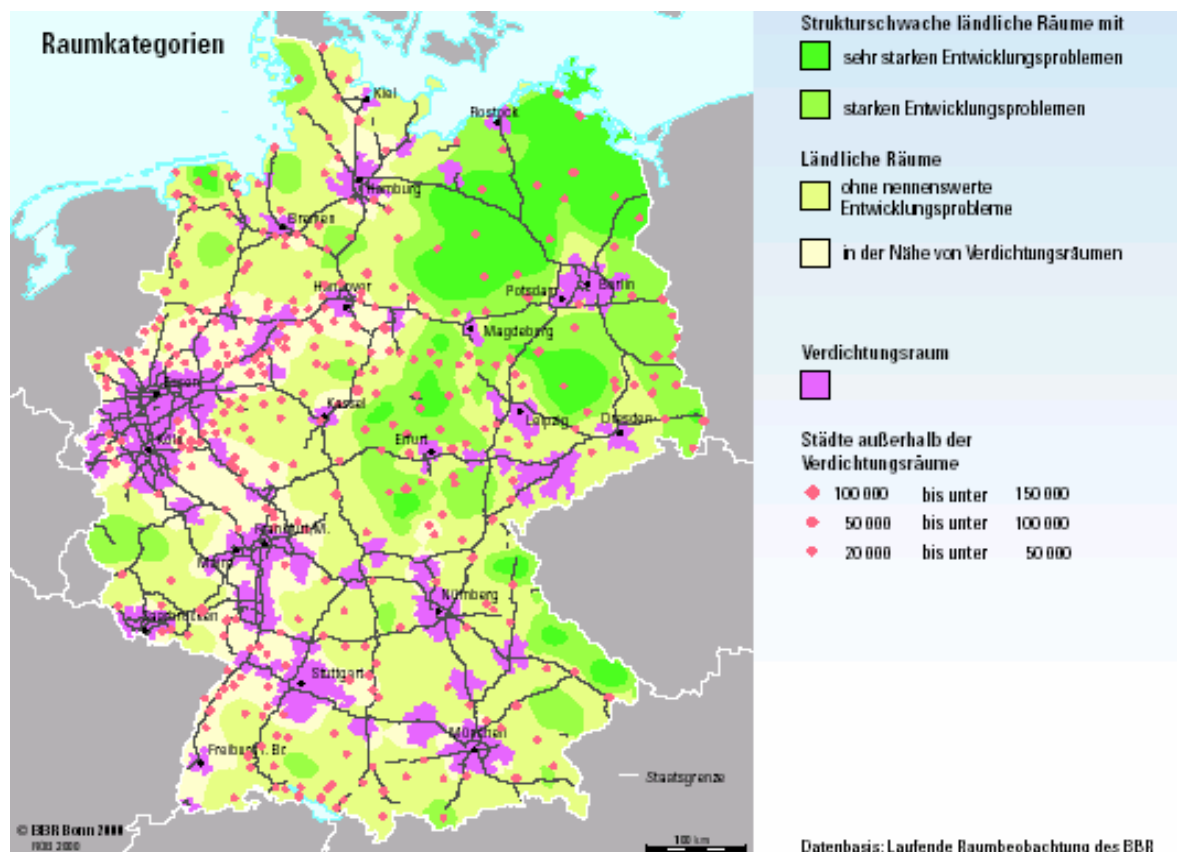
Allianz **pro**
Schiene e.V.

Positionen des DStGB und der Allianz pro Schiene zur Entwicklung und Stärkung des ländlichen Raumes durch Schienenverkehrsinfrastruktur

"Zugang zum Schienenfernverkehr für die Einwohner im ländlichen Raum erhalten!"

Welche Räume sind gemeint?

Ländliche Räume sind nicht nur weit abgelegene dünn besiedelte Regionen, sondern mit unterschiedlichen Ausprägungen alle Räume außerhalb der Ballungsräume. Der Raumordnungsbericht für Deutschland sagt aus, dass in den alten Bundesländern 49% der Menschen außerhalb der Verdichtungsräume leben; in den ostdeutschen Ländern sogar 55%.



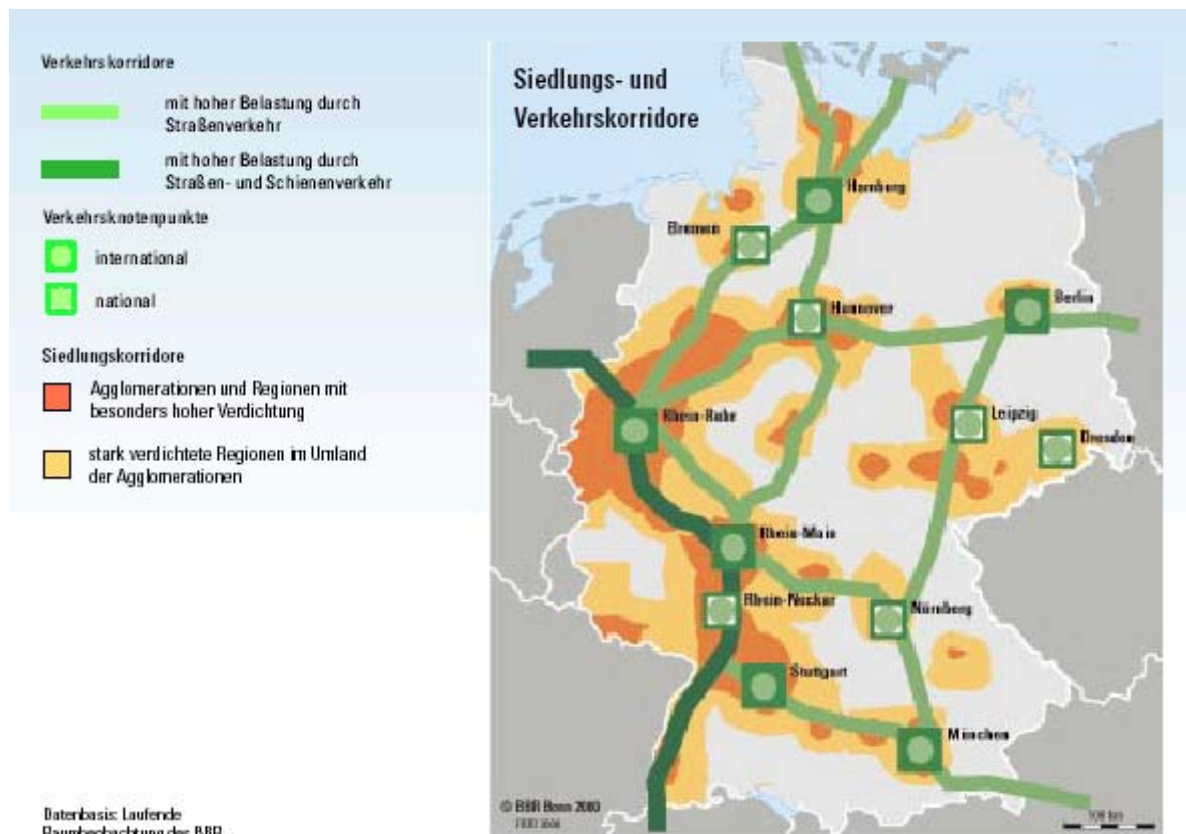
Fernverkehr nur zwischen Ballungsgebieten verschlechtert die Verkehrsanbindung für die Hälfte der Bevölkerung!

Verkehrsleitbild - gesellschaftliches Leitbild

Verkehr ist nicht allein motorisierter Individualverkehr von Personen und Gütern. Das Verkehrssystem in Deutschland ist geprägt von einer Angebotsvielfalt, die Wahlfreiheit ermöglicht. Wahlfreiheit im Verkehr wird durch Alternativen auf der Schiene geschaffen. Die Förderung des Schienenverkehrs ist aber auch:

- Umweltpolitik (Umwelt ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal für ländliche Räume, weiche Standortfaktoren),
- Sozialpolitik (Teilhabe)

Schienerfernverkehrsangebote können die Straße von Personen- und Güterverkehr entlasten. Sie tragen damit zur Erhaltung der Lebensqualität in den Ballungsräumen bei.



Verkehrskonzentrationen erzeugen hohe Belastungen für die in den Korridoren lebenden und arbeitenden Menschen: Freiflächen verringern sich, Boden und Mietpreise steigen, Infrastrukturen sind überlastet und die Umweltqualität sinkt.

Ein Ausbau der Straßeninfrastruktur an den prognostizierten Bedarf ist finanziell nicht zu leisten. Bereits heute ist abzusehen, dass allein die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen die öffentlichen Haushalte überfordern (DIW).

Förderung des Schienenfernverkehrs ist Förderung des Wirtschaftsstandortes

Als Hemmnisse des wirtschaftlichen Wachstums ländlicher Räume stellen sich nach den Erfahrungen der Bundesregierung (Raumordnungsbericht), des DStGB und der Allianz pro Schiene folgende Faktoren heraus:

- Die technische und soziale Infrastruktur ist in den Regionen häufig unzureichend,
- das Angebot im öffentlichen Personennah- und Fernverkehr ist erheblich eingeschränkt,
- das Wachstum im gewerblichen Bereich reicht nicht aus, die arbeitslose Bevölkerung aus dem Agrarsektor aufzufangen,
- die Investitionstätigkeit bleibt gering,
- insbesondere die junge und die qualifizierte Bevölkerung wandert ab.

Verkehrskorridore verbinden stark wachsende Verdichtungsräume. In ihnen hat sich die Siedlungs- und Wirtschaftsaktivität besonders dynamisch entwickelt. Auf sie konzentrieren sich hohe Verkehrsanteile aller Verkehrsträger. Sie sind großräumig, in der Regel grenzüberschreitend und europäisch orientiert. Siedlungs- und Verkehrskorridore dehnen sich aus, weil für viele Unternehmen Erreichbarkeit einer der wichtigsten Standortvorteile ist.

Schieneverkehrsangebote in der Region sind deshalb Strukturpolitik. Sie entlasten die großen Verkehrsachsen, besonders im Transit, und schaffen Verbindungen zu den touristisch interessanten Zielen.

Vor diesem Hintergrund haben die Allianz pro Schiene und der Deutsche Städte- und Gemeindebund 9 Qualitätsmerkmale ausgemacht, die für eine Stärkung und dauerhafte Entwicklung der ländlichen Räume in von entscheidender Bedeutung sind.

9 Punkte bahnen Wege in den ländlichen Raum

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund und die Allianz pro Schiene fordern die Abgeordneten der 15. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages auf, mit ihren Entscheidungen zur Entwicklung des ländlichen Raumes den nachfolgenden Qualitätsmerkmalen gerecht zu werden.

1. Umsteigefreie Fernverkehrsverbindungen zwischen den Regionen

Umsteigen bedeutet für Reisende Aufwand, zumal wenn auch das Verkehrsmittel gewechselt werden soll. Jedes Mittelzentrum in Deutschland sollte aus gemeinwirtschaftlichen Gründen im Eisenbahnfernverkehr erreichbar sein. Den Eisenbahnunternehmen dürfen keine Mehrkosten entstehen.

2. Fernverkehr und Nahverkehr auseinander halten

Die Leistungen des Nah- und des Fernverkehrs sind nicht untereinander austauschbar. Durch die Vermischung von Zuständigkeiten und Finanzierungsströme werden Erfolge der Bahnreform verwischt und es kann sich kein marktwirtschaftliches Bewusstsein für die Verkehrsangebote entwickeln! Die klare Finanzierungsstruktur des Regionalisierungsgesetzes für den Nahverkehr muss beibehalten werden.

3. Netzcharakter bewahren und Redundanzen ermöglichen

Die Reduzierung von Parallelstrecken kann fatal sein. Eine Störung kann sich durch Rückwirkungen auf das ganze Netz ausweiten. Die Nutzung eines "Reservenetzes" schafft Flexibilität und Stabilität im Betrieb; die Kosten sind vom Bund zu tragen.

4. Stetige Investitionen

Das hohe Investitionsniveau muss weitergeführt werden. Trotz der hohen Investitionen in der jüngeren Vergangenheit besteht noch ein immenser Nachhol- und Modernisierungsbedarf.

5. Förderung des Schienenwegebbaus auf Nebenstrecken durch Zuschussförderung beibehalten

Der Bau von Schienenwegen ist extrem kapitalaufwändig. Eigenmittel der DB AG werden daher auf die Hauptstrecken konzentriert. Für das Erscheinungsbild des Verkehrssystems ist seine Präsenz in der Fläche unverzichtbar. Nebenstrecken müssen deshalb weiterhin mit Mitteln des Bundes als Infrastrukturförderung begriffen und gefördert werden.

6. Bahnhofsmodernisierung aktivieren

Bahnhöfe hatten und haben immer eine doppelte Rolle. Sie sind betriebsnotwendige Haltestellen und sie sind öffentliche Räume mit sozialen Funktionen. Die Bemühungen der Bahnen, die Haltestellengebäude zu modernisieren, nicht bahngelundene Belastungen durch Veräußerung zu verringern und ihre Einbindung in den städtebaulichen Kontext der Gemeinden müssen unterstützt werden. Für ein besonderes Förderprogramm können nicht verausgabte Mittel aus dem Bundesprogramm des GVFG verwendet werden.

7. Förderung eines bundesweiten, verkehrsträgerübergreifenden Auskunfts- und Buchungssystems für die Schiene.

Aus Kundensicht stellt sich der Zugang zum System Eisenbahn als Hindernis dar, wenn die Unternehmen unterschiedliche, sich ausschließende Vertriebswege beschreiten oder untereinander nicht integriert sind.

8. Wettbewerbsfördernde steuerliche Behandlung der Verkehrsträger

Die Chancengleichheit der Verkehrsträger ist noch nicht gegeben. Unterschiede bestehen bei der Mineralöl-/Kerosinsteuer, beim Mehrwertsteuersatz, bei der Bemessung der In Anspruch genommenen Verkehrswege. Erforderlich ist die Erhebung einer Steuer auf das Flugbenzin, die Einführung der LKW-Maut auf allen Straßen und eine Senkung des Mehrwertsteuersatzes für Eisenbahnfahrkarten.

9. Güterverkehr ermöglichen

Das modernisierte Güterverkehrskonzept der DB AG, MORA C, setzt gleichermaßen auf betriebswirtschaftliche Effizienz wie auch auf eine Dezentralisierung und Verlagerung von unternehmerischer Verantwortung auf die lokale Ebene. Der Bund muss diese Konzepte auch durch Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen begleiten. So wurde das innovative System des Cargosprinters in Deutschland durch eine Zulassungsvorschrift über Fluchtwege behindert, während es in England seit Jahren im Einsatz ist.

Zentrale Orte



Zentrale Orte 1998

- Oberzentrum
- Teil eines Oberzentrums
- mögliches Oberzentrum bzw. Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- Teil eines möglichen Oberzentrums
- Mittelzentrum
- ◆ Teil eines Mittelzentrums
- mögliches Mittelzentrum bzw. Unter-/Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Teil eines möglichen Mittelzentrums

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBR; Landespläne und -programme

Gemeinden, Stand 1.1.1998