



Fahrplan Zukunft

Verkehrspolitische Forderungen an den Bund (2009–2013)

**Dieser Forderungskatalog der Allianz pro Schiene
an die neue Bundesregierung wird getragen von:**





Pünktlich zu Beginn der Legislaturperiode legt die Allianz pro Schiene ihren „Fahrplan Zukunft“ vor. Dieser verkehrspolitische Forderungskatalog erscheint bereits zum dritten Mal, Adressaten sind die Abgeordneten des 17. Deutschen Bundestages und die neue Bundesregierung.

Die gesamte Bahnbranche, darunter Schienenverkehrs- und Infrastrukturbetreiber, Bahntechnikproduzenten und Baufirmen, hat ihre Erwartungen an die Bundespolitik formuliert.

Die Bahnbranche erwartet von Bundesregierung, Bundestag und allen politischen Verantwortlichen künftig eine aktivere Bahnpolitik als in den vergangenen Jahren. Die Vorzüge des Schienenverkehrs müssen bei umwelt-, verkehrs- und wirtschaftspolitischen Entscheidungen stärker berücksichtigt werden.

Obwohl die Weltfinanzkrise auch den Schienenverkehr schwer getroffen hat, verlangen wir keine Subventionen für Einzelunternehmen. Wir wollen aber bessere Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr insgesamt. Dazu gehören klare verkehrspolitische Ziele für den Personen- und Güterverkehr, eine stabile und bedarfsgerechte Finanzierung der Schieneninfrastruktur, mehr Kostenwahrheit im Verkehr und faire Bedingungen für den Schienenverkehr im Wettbewerb mit dem Straßen- und Flugverkehr. Nur so kann der umweltfreundliche und sichere Schienenverkehr seine Potenziale für Mensch, Umwelt und Gesellschaft voll entfalten.

Dr. Klaus Baur
Förderkreissprecher der Allianz pro Schiene und
Vorsitzender der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH

Impressum

Herausgeber

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin
T +49.30.24 62 599-0 | F +49.30.24 62 599-29
E info@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Redaktion

Dirk Flege (Allianz pro Schiene-Geschäftsführer)

Inhaltliche Mitwirkung

Dr. Klaus Baur (Bombardier Transportation GmbH)
Prof. Dr. Lothar Fendrich (Spitzke AG)
Dr. Andreas Geißler (Allianz pro Schiene-Geschäftsstelle)
Thomas Kalkbrenner (voestalpine BWG GmbH & Co. KG)
Steffen Kerth (VDV, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.)
Dr. Dieter Klumpp (Alstom Transport Deutschland GmbH)
Dr. Markus Ksoll (Deutsche Bahn AG)
Andreas Leisdon (Thalys International SCRL)
Hans Leister (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG)
Jan Möllmann (Arriva Deutschland GmbH)
Thorsten Morgenstern (HPA Hamburg Port Authority)
Dirk Ollroge (HPA Hamburg Port Authority)
Clemens Strangfeld (BUG Verkehrsbau AG)
Birk Völker (Veolia Verkehr GmbH)
Alexandra von Oy (Bombardier Transportation GmbH)
Martin Wischner (Havelländische Eisenbahn AG)

Gestaltung

PEPERONI Werbe- und PR-Agentur GmbH

Fotos

Titel: DB AG/Günter Jazbec (Montage), S.6 Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), S.7 Regiobahn GmbH, S.9 DB AG/Michael Neuhaus,
S. 11 Prisma/Easyfotostock, S.12/13 DB AG/Günter Jazbec, S. 15 DB AG/Maximilian Lautenschläger, S. 17 plainpicture/fStop,
S. 19 DB AG/Heiner Müller-Elsner, S. 20 DB AG/Heiner Müller-Elsner

Druck

DMP – Digital Media Production

Stand

August 2009

V.i.S.d.P.

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	Seite 3
Die wichtigsten Forderungen auf einen Blick	Seite 6
10 Fakten zur Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs	Seite 8
Schienenverkehr weltweit im Aufbruch	Seite 11
Die verkehrspolitischen Forderungen der Allianz pro Schiene an den Bund	
Verkehrspolitik braucht konkrete Ziele	Seite 14
Verkehrspolitik braucht Masterpläne	Seite 15
Verkehrspolitik braucht Geld und Kontinuität	Seite 16
Verkehrspolitik braucht keine Scheinlösungen	Seite 17
Schienenverkehr braucht faire Rahmenbedingungen	Seite 18
Schienenverkehr braucht koordinierte Technologieförderung	Seite 19
Schienenverkehr braucht Transparenz	Seite 20
Blick über die Grenzen	Seite 21
Über die Allianz pro Schiene	Seite 22

Die wichtigsten Forderungen auf einen Blick

Der Schienenverkehr bietet eine Reihe von Vorteilen: Er ist sicher, klimaschonend, reduziert die Abhängigkeit vom Öl, erspart der Gesellschaft wegen seiner geringen externen Kosten nachhaltig Geld und ist ein Beitrag zu mehr Lebensqualität. Diese Vorteile müssen in der künftigen Verkehrspolitik des Bundes stärker berücksichtigt werden.





Verkehrspolitik braucht ...

... konkrete Ziele

Die Allianz pro Schiene fordert:

- ein nationales CO₂-Minderungsziel für den gesamten Verkehrssektor zu setzen: minus 20 Prozent bis 2020.
- Lärminderungsziele für alle Verkehrsträger zu definieren: für die Schiene minus 10 dB(A) bis 2020.

... Masterpläne

Die Allianz pro Schiene fordert:

- einen verkehrsträgerübergreifenden „Masterplan Personenverkehr“ aufzulegen, der verbindliche Ziele und Maßnahmen enthält, um die Angebote bei Bussen und Bahnen zu verbessern sowie Individualverkehr und öffentlichen Verkehr klüger zu verzahnen.
- den „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ konsequent umzusetzen und in einem „Masterplan Mobilität“ mit dem „Masterplan Personenverkehr“ zusammenzuführen.

... Geld und Kontinuität

Die Allianz pro Schiene fordert:

- in die Schieneninfrastruktur beginnend mit dem Jahr 2010 jährlich fünf Milliarden Euro zu investieren und diesen Betrag in den Folgejahren zu verstetigen.
- die jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel beginnend mit dem Jahr 2010 auf 2,5 Prozent zu erhöhen und bis 2019 festzuschreiben.

... keine Scheinlösungen

Die Allianz pro Schiene fordert:

- die heute in der EU geltenden Höchstmaße und -gewichte für Lkw beizubehalten, damit auch künftig keine Megatrucks durch Deutschland rollen.

Schieneverkehr braucht ...

... faire Wettbewerbsbedingungen

Die Allianz pro Schiene fordert:

- allen Verkehrsträgern die durch Umwelt- und Unfallschäden verursachten Kosten anzulasten, damit Krankenkassenbeitragszahler und Steuerzahler entlastet werden.
- die Lkw-Maut weiterzuentwickeln: Die Maut muss für alle Lastkraftwagen ab 3,5 Tonnen und auf allen Straßen gelten – genau wie jetzt schon alle Bahnen auf allen Trassen Schienenmaut bezahlen.
- unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um die steuerliche Benachteiligung des Schienenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern bei der Mineralöl- und Ökosteuer sowie dem Emissionshandel zu beenden.

... koordinierte Technologieförderung

Die Allianz pro Schiene fordert:

- schienenverkehrsbezogene Forschungsprogramme zu stärken und für diese einen ressortübergreifenden Ansprechpartner in der Regierung zu berufen.

... Transparenz

Die Allianz pro Schiene fordert:

- bei allen im Auftrag des Bundes erstellten Verkehrsprognosen die Annahmen zur künftigen Energiepreisentwicklung und deren Auswirkung auf die einzelnen Verkehrsträger offenzulegen und jeweils mindestens zwei Alternativszenarien darzustellen.

10 Fakten

zur Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs

Fakt 1

580.000 Arbeitsplätze und 50 Milliarden Euro Umsatz

Die Schienenbranche ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige der Republik. Die Bahnen stehen zusammen mit den Schienenfahrzeugproduzenten, deren Zulieferern und den Bahnbaufirmen für insgesamt 580.000 Arbeitsplätze in Deutschland und einen Jahresumsatz von 50 Mrd. Euro. Zum Vergleich dazu: Die Automobilindustrie kommt nach Recherchen der Wirtschaftszeitung Capital vom Mai 2009 auf 1,76 Mio. Arbeitsplätze, das entspricht jedem 20. Arbeitsplatz in Deutschland.

Fakt 2

Ohne Schienenverkehr wäre Deutschland kein Exportweltmeister

Jeder vierte Erwerbstätige in Deutschland arbeitet für den Export. Ohne leistungsfähigen Schienenverkehr wäre Deutschland kein Exportweltmeister. Bereits heute werden 70 Prozent aller langlaufenden Containerverkehre sowohl im Export als auch im Import über den Hamburger Hafen auf der Schiene transportiert. Auch die anderen deutschen Seehäfen setzen auf die Bahn. Der Straßenverkehr allein wäre mit den Transporten durch Deutschland überfordert. Als Haupttransitland in der Mitte Europas profitiert Deutschland mehr denn je von einem leistungsstarken Schienengüterverkehr. Denn die globalisierte Wirtschaft transportiert Waren über immer längere Strecken – genau hier liegt eine besondere Stärke der Güterbahnen. Rund 60 Prozent des Schienengüterverkehrs sind grenzüberschreitend – Tendenz steigend.

Fakt 3

Schienenverkehr hat Verfassungsrang

Unabhängig von der wirtschaftlichen Bedeutung des Schienenverkehrs haben die Menschen in Deutschland einen verfassungsrechtlich verbrieften Anspruch auf eine bedarfsorientierte Schienenverkehrspolitik des Bundes. Im Unterschied zum

Straßenverkehr hat ein dem Gemeinwohl dienendes Verkehrsangebot auf der Schiene Verfassungsrang. „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz (...) Rechnung getragen wird“, heißt es in Art. 87e des Grundgesetzes.

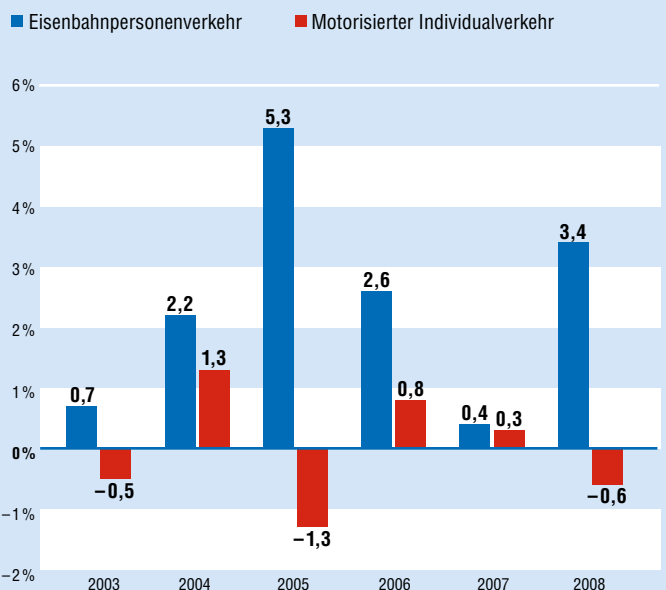
Fakt 4

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wächst die Schiene schneller als die Straße

Noch nicht ins allgemeine Bewusstsein vorgedrungen ist die Tatsache, dass der Schienenverkehr in Deutschland seit Jahren schneller wächst als der Straßenverkehr. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gewinnt der Schienenverkehr seit Jahren Marktanteile.

Personenbahnen wachsen schneller als Pkw

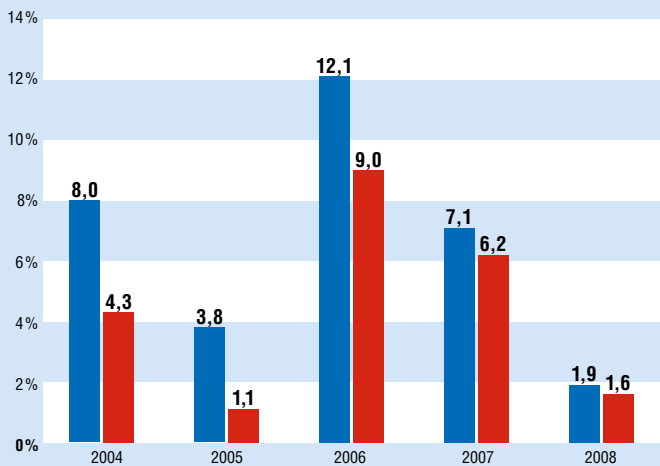
(prozentuale Veränderung der Personenkilometer im Vergleich zum Vorjahr)



Quellen: Verkehr in Zahlen, destatis, bvu; Grafik: Allianz pro Schiene

Güterbahnen wachsen schneller als Lkw
(prozentuale Veränderung der Tonnenkilometer im Vergleich zum Vorjahr)

■ Schienengüterverkehr ■ Straßengüterverkehr



Quellen: Verkehr in Zahlen und destatis; Grafik: Allianz pro Schiene

Fakt 5
Bahntechnologie aus Deutschland
ist weltweit führend

Wirtschaftsbranchen, in denen Deutschland Weltmarktführer ist, gibt es nicht viele. Die Bahnindustrie ist eine von ihnen. Mit innovativer Hochtechnologie haben sich die Hersteller von Lokomotiven, Zügen sowie Signal- und Gleistechnik in Deutschland einen Platz an der Weltspitze erobert. Bahntechnik „made in Germany“ ist ein Gütesiegel für leistungsfähigen Schienenverkehr – in Deutschland und weltweit.



Fakt 6

Schieneverkehr reduziert die Abhängigkeit vom Öl

Wer Erdgas und Öl importiert, ist ökonomisch abhängig und politisch erpressbar. Dies gilt umso mehr, wenn die Lieferungen aus instabilen Regionen oder Diktaturen stammen. Die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern, ist daher ein wichtiger Beitrag zur Versorgungssicherheit. Handlungsbedarf besteht vor allem im Verkehrssektor: Hier werden in der EU 70 Prozent des Öls verbraucht. Wer diese Abhängigkeit reduzieren will, muss auf die Schiene setzen. Der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr bietet schon heute die Möglichkeit, verstärkt auf regenerative und heimische Energiequellen zurückzugreifen.

Fakt 7

Schieneverkehr ist gut für den Klimaschutz

Wegen des geringeren Rollwiderstandes der Rad/Schiene-Technik sind Eisenbahnen dreimal energieeffizienter als Gummireifen auf Asphalt. Da der Ausstoß des Klimagases Kohlendioxid (CO₂) unmittelbar mit dem Energieverbrauch zusammenhängt, ist der Schienenverkehr ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz: Die Güterbahn stößt pro transportierter Tonne und Kilometer nur ein Viertel soviel CO₂ aus wie der Lkw. Personenzüge produzieren pro Reisendem und Kilometer nur halb soviel Kohlendioxid wie Pkw. Das Flugzeug ist bei Inlandsflügen viermal klimaschädlicher als der Fernzug, Langstreckenflüge sind pro Personen- und Tonnenkilometer sogar noch klimafeindlicher.

Fakt 8

Schieneverkehr steht für sicheren Verkehr

Sicherheit ist ein weiterer großer Gemeinwohlvorteil der Schiene. Das Risiko, während einer Autofahrt tödlich zu verunglücken, ist pro Person und zurückgelegtem Kilometer 47-mal größer als während einer Zugfahrt. Das Verletzungsrisiko während einer Zugfahrt ist sogar 90-mal geringer. Auch im Güterverkehr ist die Schiene um ein Vielfaches sicherer als die Straße, weshalb etliche Gefahrgüter nur per Bahn und nicht per Lkw transportiert werden dürfen.

Fakt 9

Schieneverkehr erspart der Gesellschaft nachhaltig Geld

Aufgrund seiner Umwelt- und Sicherheitsvorteile verursacht der Schienenverkehr pro Leistungskilometer nur ein Drittel (Personenverkehr) bzw. ein Viertel (Güterverkehr) der „externen Kosten“ des Straßenverkehrs. Unter „externen Kosten des Verkehrs“ versteht man diejenigen Kosten, die durch die Verkehrsteilnehmer verursacht, jedoch nicht von ihnen selbst getragen werden. Bezahlt werden diese Unfall- und Umweltfolgeschäden von allen Krankenkassenbeitrags- und Steuerzahlern sowie teilweise von den kommenden Generationen. Allein in Deutschland betragen die externen Kosten des Verkehrs jährlich 80 Milliarden Euro, davon entfallen 96 Prozent (77 Mrd. Euro) auf den Straßenverkehr und nur 3 Prozent (2,5 Mrd. Euro) auf den Schienenverkehr. Bei einer verursachergerechten Zuordnung der externen Kosten des Verkehrs könnten alleine die Krankenkassenbeitragszahler in Deutschland um Milliardenbeträge entlastet werden.

Fakt 10

Schieneverkehr ist ein Beitrag zu mehr Lebensqualität

Ein Schienenanschluss bedeutet Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl. Wer Bus und Bahn in der Nähe seines Wohnortes hat, kommt auch ohne Auto zum Arbeitsplatz und kann seine Kinder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule oder zum Sport fahren lassen. Das ist nicht nur sicherer, sondern spart auch zeit- und kostenintensive Bring- und Holddienste mit dem Auto. Dies ist einer der Gründe, warum ein S-Bahn-Anschluss die Grundstückspreise nach oben schnellen lässt. In den Städten spart der Schienenverkehr Platz. Kirchentage, Messen, Musikfestivals, Turnfeste und Bundesliga sind ohne Schienenverkehr nicht auszurichten. Auch stoßen Bahnen nur ein Viertel soviel Krebs erzeugende Rußpartikel pro Personenkilometer aus wie der Autoverkehr. Bei Allergien auslösenden Stickoxiden schneiden die Bahnen ebenfalls besser ab. Kurz: Schienenverkehr ist ein Beitrag zu mehr Lebensqualität.

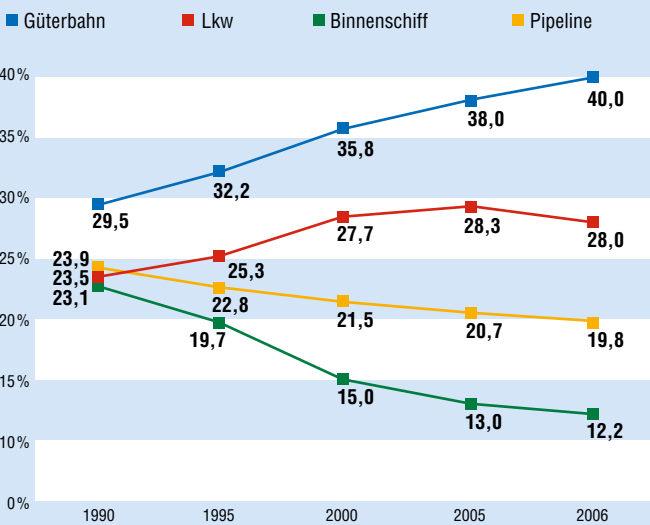
Schienerverkehr weltweit im Aufbruch

Der Schienenverkehr erlebt weltweit eine Renaissance. Zwar wächst in Deutschland seit einigen Jahren der Marktanteil der Güterbahnen und der Personenzüge. Jedoch ist das Potenzial bei weitem noch nicht ausgeschöpft, wie folgende Beispiele zeigen:

In den USA sind die Bahnen das wichtigste Verkehrsmittel im Güterverkehrsmarkt und bauen ihren Vorsprung vor dem Lkw Jahr für Jahr weiter aus. Das gilt auch für Australien und Russland.

Boom der Güterbahnen in den USA

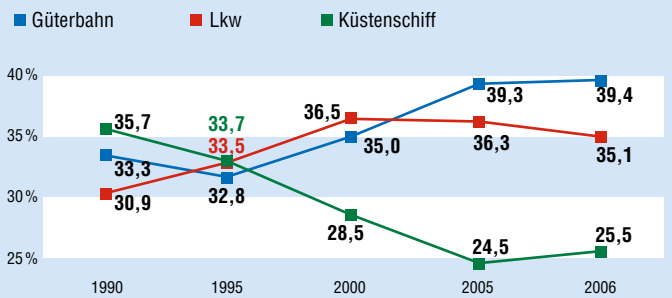
(Marktanteile in Prozent, Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometer)



Quelle: US Department of Transportation; Grafik: Allianz pro Schiene

Boom der Güterbahnen in Australien

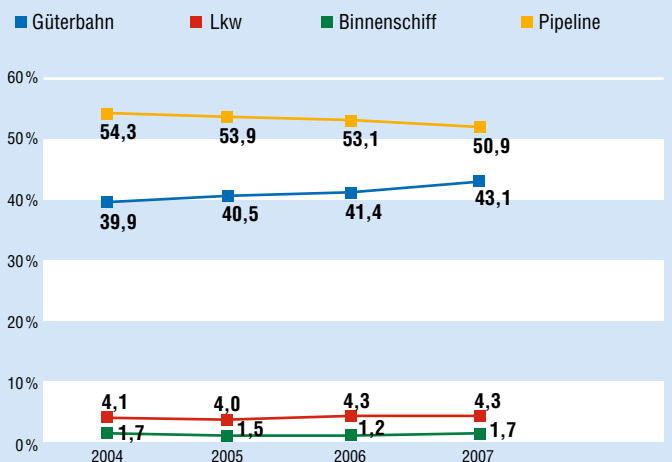
(Marktanteile in Prozent, Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometer)



Quelle: Australian Government; Grafik: Allianz pro Schiene

Boom der Güterbahnen in Russland

(Marktanteile in Prozent, Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometer)



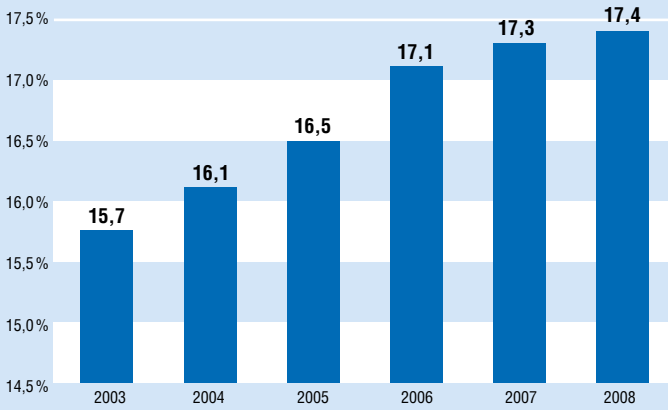
Quelle: EU-Kommission; Grafik: Allianz pro Schiene



Im Vergleich dazu nehmen sich die Marktanteile des Schienengüterverkehrs in Europa bescheiden aus. Auf der Schiene ist Europa noch nicht zusammengewachsen. Während der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland – auch wegen des intensiven intramodalen Wettbewerbs auf der Schiene – seit Jahren wächst, stagniert der Marktanteil EU-weit bei 17,1 Prozent.

Marktanteil der Güterbahnen in Deutschland
(Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometern)

■ Schienengüterverkehr

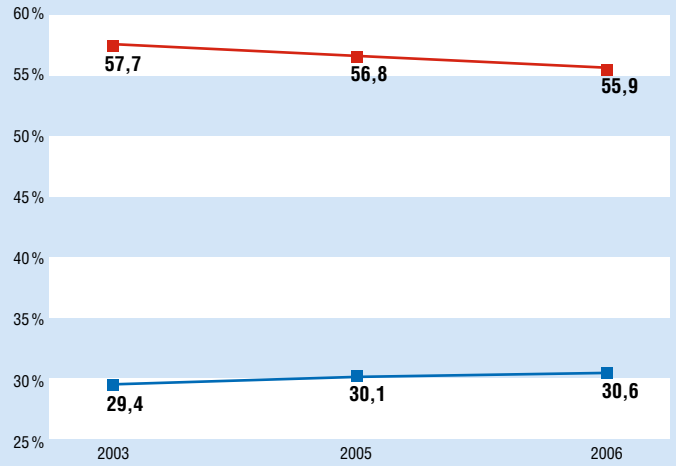


Quelle: Verkehr in Zahlen und destatis. Grafik: Allianz pro Schiene

Im Personenverkehr setzt Japan weltweit Maßstäbe. Der Marktanteil der Bahnen liegt dort mittlerweile bei über 30 Prozent – Tendenz weiter steigend – während der Autoverkehr an Bedeutung verliert.

Marktanteil der Personenbahnen in Japan
(Basis: Verkehrsleistung in Personenkilometern)

■ Eisenbahnpersonenverkehr ■ Pkw-Verkehr

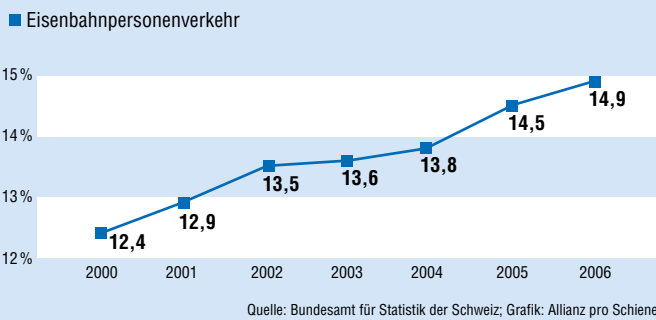


Quelle: EU-Kommission; Grafik: Allianz pro Schiene



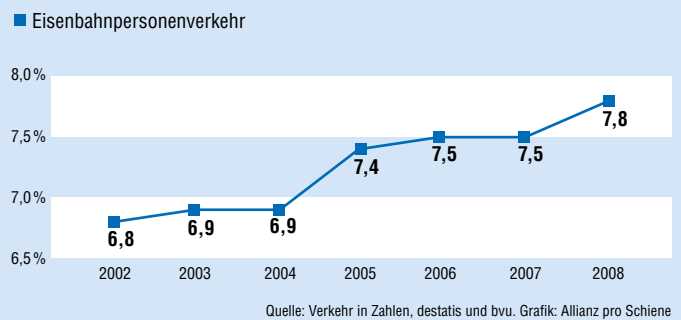
In Europa ist die Schweiz Trendsetter. Der Marktanteil klettert auf 15 Prozent.

Marktanteil der Personenbahnen in der Schweiz
(Basis: Verkehrsleistung in Personenkilometern)



Vor allem in Ballungsgebieten gibt es einen klaren Trend pro Schiene: Metropolen wie Berlin oder Shanghai setzen seit vielen Jahren auf die Schiene, neuerdings auch Los Angeles oder die saudische Hauptstadt Riad.

Marktanteil der Personenbahnen in Deutschland
(Basis: Verkehrsleistung in Personenkilometern)



In Deutschland ist die Zahl der Bahnreisenden in den vergangenen 15 Jahren um 55 Prozent angestiegen. Die Richtung stimmt, auch wenn das japanische oder Schweizer Marktanteilsniveau bei weitem noch nicht erreicht ist.



Verkehrspolitik braucht konkrete Ziele

Problem 1: Der Bund hat keine klaren Ziele, wie sich der Marktanteil des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs in Deutschland entwickeln soll.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss sowohl für den Schienengüterverkehr als auch für den Schienenpersonenverkehr Marktanteils-Ziele formulieren. Die Allianz pro Schiene hält im Jahr 2020 einen Marktanteil von mindestens 25 Prozent im Schienengüterverkehr und einen Marktanteil von mindestens 15 Prozent im Schienenpersonenverkehr für realistisch.

Problem 2: Deutschland und die EU haben kein CO₂-Minderungsziel für den Verkehrssektor – und dies, obwohl der Verkehrssektor in der Europäischen Union der einzige Bereich mit steigendem Kohlendioxid ausstoß ist und mittlerweile für 28 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes steht. CO₂-Grenzwerte für Pkw-Flotten reichen nicht aus, da sie keine Antwort auf eine Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs liefern und das Einsparpotenzial durch Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundlichere Schiene außer Acht lassen.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss sich ein nationales CO₂-Minderungsziel für den gesamten Verkehrssektor setzen und auf ein ebensolches EU-Ziel hinwirken. Die Allianz pro Schiene hält ein CO₂-Reduktionsziel in Höhe von 20 Prozent bis zum Jahr 2020 (Basisjahr 1990) für ein unverzichtbares Minimum. Wichtig ist der verkehrsträgerübergreifende Ansatz: Es muss ein CO₂-Minderungsziel für den gesamten Verkehrssektor geben. Verengt sich der Blick von vornherein auf einzelne Verkehrsträger (z. B. lediglich ein CO₂-Ziel für Pkw), gerät das CO₂-Einsparpotenzial durch Verkehrsverlagerung aus dem Blickfeld.

Problem 3: 20 Prozent der Deutschen fühlen sich von Schienenlärm belästigt. Die Bundesregierung hat kein konkretes Reduktionsziel für Schienenlärm.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss für alle Verkehrsträger Lärminderungsziele definieren – auch für den Schienenverkehr. Die Allianz pro Schiene hält eine Lärmreduktion von mindestens 10 dB(A) (im Vergleich zum Jahr 2009) im Durchschnitt aller Schienenstrecken bis zum Jahr 2020 für notwendig und machbar. 10 dB(A) entsprechen einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms. Voraussetzung für die Realisierbarkeit ist ein Lärmsanierungsprogramm des Bundes, mit dem die Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoffsohlen („Flüsterbremsen“) finanziell gefördert wird, da der Markt den Einsatz lärmarmen Güterwagen bislang nicht honoriert.

Verkehrspolitik braucht Masterpläne

Problem 4: Der Problemdruck einer autoorientierten Personenmobilität wird größer: Bezahlbare Mobilität bei steigenden Ölpreisen, Platzmangel, Umweltfolgen und Herausforderungen des demographischen Wandels sind die Stichworte. Eine systematische und verkehrsträgerübergreifende Aufbereitung durch die Politik fehlt bislang.

Allianz pro Schiene-Forderung: Die Bundesregierung muss einen Masterplan Personenverkehr initiieren und koordinieren, der alle Verkehrsträger einbezieht. Der Masterplan Personenverkehr muss verbindliche Ziele und Maßnahmen enthalten, mit denen eine deutliche Angebotsverbesserung bei Bussen und Bahnen erreicht werden kann, sowie ein sinnvolles Verbinden von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr.

Problem 5: Noch längst nicht alle Maßnahmen des insgesamt gelungenen Masterplans Güterverkehr und Logistik (Kabinettsbeschluss vom 16.07.2008) wurden umgesetzt.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss den Masterplan Güterverkehr und Logistik zügig in praktische Politik umsetzen. Nach Verabschiedung des Masterplans Personenverkehr müssen die beiden Masterpläne zu einem „Masterplan Mobilität“ für Deutschland weiterentwickelt werden.



Verkehrspolitik braucht Geld und Kontinuität

Problem 6: Der Bund investiert zu wenig Geld in die Schieneninfrastruktur. Die Schieneninfrastruktur ist die einzige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, die schrumpft.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss jährlich 5 Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur investieren:

- 2,5 Milliarden Euro für das Bestandsnetz der Bundesschienenwege (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, kurz: LuFV)
- 0,25 Milliarden Euro Aufstockung der LuFV für Neu- und Ausbauvorhaben im Schienenpersonennahverkehr (obwohl die LuFV eine Bestandsnetzvereinbarung ist, enthält sie zur Zeit Neu- und Ausbauverpflichtungen für Nahverkehrsstrecken von über 200 Mio. Euro pro Jahr)
- 1,9 Milliarden Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen, unter anderem zur Stärkung des Seehafen-Hinterlandverkehrs
- 0,15 Milliarden Euro zur infrastrukturseitigen Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS
- 0,15 Milliarden Euro für die öffentliche nicht-bundeseigene Infrastruktur, die ebenso wie die bundeseigene Infrastruktur allen Nutzern offen steht
- 0,05 Milliarden Euro (Minimum) für einen Planungsfonds, der dazu dient, vom Bund bereits priorisierte Bedarfsplanvorhaben noch vor einer Finanzierungsvereinbarung durchplanen zu können.

Problem 7: Die Bundesmittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind von Jahr zu Jahr stark schwankend. Nicht selten kommt es zu Abweichungen von bis zu 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dies nötigt Bahnbaufirmen zum sprunghaften Ab- und Aufbau von Kapazitäten und führt zu einem ineffizienten Einsatz von Steuergeldern.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss seine Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf dem Niveau von 5 Milliarden Euro pro Jahr verstetigen.

Problem 8: Der Bund hat die für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 um insgesamt 2,8 Milliarden Euro gekürzt. Auf der Basis des drastisch gesunkenen Niveaus steigen die Regionalisierungsmittel seit 2009 wieder jährlich um 1,5 Prozent (Laufzeit bis 2014). In etlichen Bundesländern ist aufgrund der Milliardenkürzung das Angebot im Nahverkehr ausgedünnt worden; dringend notwendige Angebotsausweitungen mussten auf die lange Bank geschoben werden.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss die jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel beginnend mit dem Jahr 2010 auf 2,5 Prozent erhöhen und bis 2019 festschreiben.

Problem 9: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) läuft im Jahr 2019 aus. Viele Bahnhöfe, einzelne S-Bahnnetze, die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt kommt ohne gesicherte Anschlussfinanzierung in eine finanzielle Schieflage.

Allianz pro Schiene-Forderung: Noch in dieser Legislaturperiode muss der Bund im Dialog mit der Branche auf der Grundlage der VDV-Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ die Weichen für eine einvernehmliche Folgefinanzierung stellen.

Verkehrspolitik braucht keine Scheinlösungen

Problem 10: Die EU-Kommission erwägt die europaweite Zulassung von überlangen und überschweren Lkw, so genannten Megatrucks. Das Scheinargument der Befürworter: Dies sei ein Beitrag zum Umweltschutz, da man aus drei Lkw zwei machen könne. Tatsächlich würde die Zulassung derartiger Riesen-LKW jedoch zu einer massiven Verkehrsverlagerung von der umweltfreundlichen Schiene auf die Straße führen und noch mehr Lkw-Verkehr generieren.

Allianz pro Schiene-Forderung: Die Bundesregierung muss auf EU-Ebene dafür sorgen, dass die heute geltenden Höchstmaße und -gewichte für Lkw nicht angehoben werden.

Problem 11: Die EU-Kommission will auf drei durch Deutschland führenden Korridoren, die vom Personen- und Güterverkehr benutzt werden, Güterzügen Vorfahrt vor Personenzügen einräumen. Das Ziel, den Schienengüterverkehr zu erleichtern, ist lobenswert, der konkrete Lösungsvorschlag jedoch kontraproduktiv. Anstatt Engpässe real zu beseitigen, sollen neue Bürokratien den Mangel lediglich verwalten.

Allianz pro Schiene-Forderung: Die Bundesregierung muss im EU-Verkehrsministerrat dafür sorgen, dass Maßnahmen zugunsten des Schienengüterverkehrs nicht zu Lasten des Schienenpersonenverkehrs gehen, sondern Engpässe durch investive und betriebliche Maßnahmen gelöst werden. Auch dürfen keine zusätzlichen bürokratischen Hemmnisse entstehen.



Schienenverkehr braucht faire Wettbewerbsbedingungen

Problem 12: Große Teile der Umwelt- und Unfallfolgekosten des Verkehrs werden den Verursachern nicht angelastet. Dadurch spiegeln sich die Umwelt- und Sicherheitsvorteile der Schiene nicht im Preis der Verkehrsleistung wider und beeinflussen somit nicht die Verkehrsmittelwahl der Kunden. Das konterkariert die verkehrspolitische Zielstellung, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Lkw-Bereich verbietet sogar EU-Recht zurzeit noch eine verursachergerechte Anlastung der so genannten externen Kosten.

Allianz pro Schiene-Forderung: Die vom Verkehr durch Umwelt- und Unfallschäden verursachten Kosten müssen bei allen Verkehrsträgern generell von den Verursachern getragen werden. Das Ziel lautet Kostenwahrheit im Verkehr. Die Bundesregierung muss sich für eine entsprechende Weiterentwicklung des EU-Rechtsrahmens einsetzen.

Problem 13: Im Gegensatz zum Schienenverkehr (jährliche Belastung: 350 Mio. Euro) sind die konkurrierenden Verkehrsträger Luftverkehr und Binnenschiff von der Mineralöl- und Ökosteuer befreit.

Allianz pro Schiene-Forderung: Die Bundesregierung muss endlich Maßnahmen ergreifen, um die steuerliche Benachteiligung des Schienenverkehrs zu beenden.

Problem 14: Der elektrisch betriebene Schienenverkehr ist als einziges Verkehrsmittel vollständig in den Emissionshandel einbezogen. Dem Schienenverkehr entstehen Kostennachteile in Höhe von 100 Mio. pro Jahr, die sich über die Preise auf die Kunden auswirken. Hierdurch drohen Verlagerungseffekte auf andere Verkehrsträger, was keine Reduzierung, sondern eine Erhöhung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssystem nach sich zieht.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss unverzüglich Maßnahmen ergreifen, um die finanzielle Benachteiligung des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr durch den Emissionshandel zu beenden.

Problem 15: Während Bahntickets im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr für den deutschen Anteil der Reise mit dem vollen Mehrwertsteuersatz belastet werden, sind Flugtickets für grenzüberschreitende Flüge von der Mehrwertsteuer befreit.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss schnellstmöglich eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei der Mehrwertsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr herstellen.

Problem 16: Alle Personen- und alle Güterzüge müssen auf dem gesamten Schienennetz Infrastrukturbenutzungsgebühren zahlen, eine Schienenmaut. Lkw dagegen zahlen lediglich auf Autobahnen und dort auch nur ab 12 Tonnen Gesamtgewicht eine Lkw-Maut. Binnenschiffe sind seit der „Mannheimer Akte von 1868“ auf dem Rhein von Benutzungsgebühren befreit.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss die Lkw-Maut weiterentwickeln. Sie muss für alle Lastkraftwagen ab 3,5 Tonnen und auf allen Straßen gelten.

Problem 17: Im Gegensatz zum Straßenverkehr wird das Überqueren europäischer Binnengrenzen im Schienenverkehr immer noch durch technische und administrative Hindernisse erschwert: durch erneute Zulassungsverfahren in Nachbarländern, unterschiedliche Signalsysteme und die fehlende faktische Marktöffnung in wichtigen Nachbarländern Deutschlands trotz EU-rechtlicher Vorgaben.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss die Einführung des europäischen Zugsicherungssystems „European Train Control System“ (ETCS) mit jährlich 100 Mio. Euro fördern, die zur Ausrüstung der Schienenfahrzeuge bestimmt sind. Bis zum Ende der Legislaturperiode muss der Bund mindestens mit allen Nachbarländern Deutschlands eine gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugzulassungen (Cross Acceptance) vereinbaren. Auf EU-Ebene muss er sich für eine tatsächliche Marktöffnung einsetzen.

Schieneverkehr braucht koordinierte Technologieförderung

Problem 18: Die Politik hat bislang bei der Forschungs- und Innovationsförderung den Schienenverkehr vernachlässigt. Ein Beispiel: Von den 500 Mio. Euro Forschungsgeldern für innovative Antriebe im Konjunkturpaket II sind lediglich 10 Millionen Euro für Schienenfahrzeuge vorgesehen, während 490 Mio. Euro in den Straßenverkehr fließen. Dies liegt auch daran, dass die Politik den Forschungsbedarf und das Innovationspotenzial der Schienenbranche nur unzureichend kennt.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss als ersten Schritt eine ressortübergreifende Bestandsaufnahme der schienenverkehrsbezogenen Forschungs- und Innovationsprogramme des Bundes vorlegen. Im zweiten Schritt muss der Bund einen ressortübergreifenden Ansprechpartner für schienenverkehrsbezogene Forschungs- und Innovationsprogramme des Bundes berufen, an den sich die Unternehmen und Verbände der Schienenbranche mit Fragen und Anträgen direkt wenden können.



Schieneverkehr braucht Transparenz

Problem 19: Die konkrete Verwendung der vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel für den ÖPNV ist bislang nicht transparent. Ab dem Jahr 2009 haben sich die Bundesländer verpflichtet, die konkrete Verwendung gegenüber dem Bund nach einem einheitlichen Muster darzustellen.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss die Verwendungsnachweise der Regionalisierungsmittel jährlich veröffentlichen.

Problem 20: Der Bund hat sich in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) dazu bekannt, die Kapazität des Schienennetzes zu einem messbaren Qualitätskriterium zu machen. Entsprechende Kennzahlen sind aber noch nicht definiert.

Allianz pro Schiene-Forderung: Unter Beteiligung der Allianz pro Schiene, des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) muss die Bundesregierung unverzüglich mit der Entwicklung von LuFV-tauglichen Kapazitätskennzahlen beginnen. In der ab 2014 geltenden Folge-LuFV müssen diese Kapazitätskennzahlen enthalten sein.

Problem 21: Bei der Bewertung der Praxiserfahrungen mit den in der LuFV zwischen Bund und DB AG vereinbarten Qualitätskennzahlen gibt es bislang keine systematische Einbeziehung der wichtigsten Branchenverbände. Dies gilt auch für die in dieser Legislaturperiode anstehende Fachdebatte zur Weiterentwicklung der LuFV.

Allianz pro Schiene-Forderung: Der Bund muss die Allianz pro Schiene, den VDB und den VDV systematisch in die Diskussion zur LuFV einbeziehen.

Problem 22: Seit Jahren schneidet der Schienenverkehr in der Realität besser ab als in den Regierungsprognosen zur künftigen Verkehrsentwicklung. Vor allem das Wachstum des Autoverkehrs wird in den Prognosen seit Jahren überschätzt. Dies liegt unter anderem an zweifelhaften Prämissen: Der künftige Ölpreis wird zu niedrig angesetzt und unterschiedliche Auswirkungen der Ölpreiserhöhungen auf die verschiedenen Verkehrsträger werden ignoriert. Teilweise bleiben diese Prämissen sogar verdeckt. Ein echter Missstand - wird doch mit Prognosen Politik gemacht.

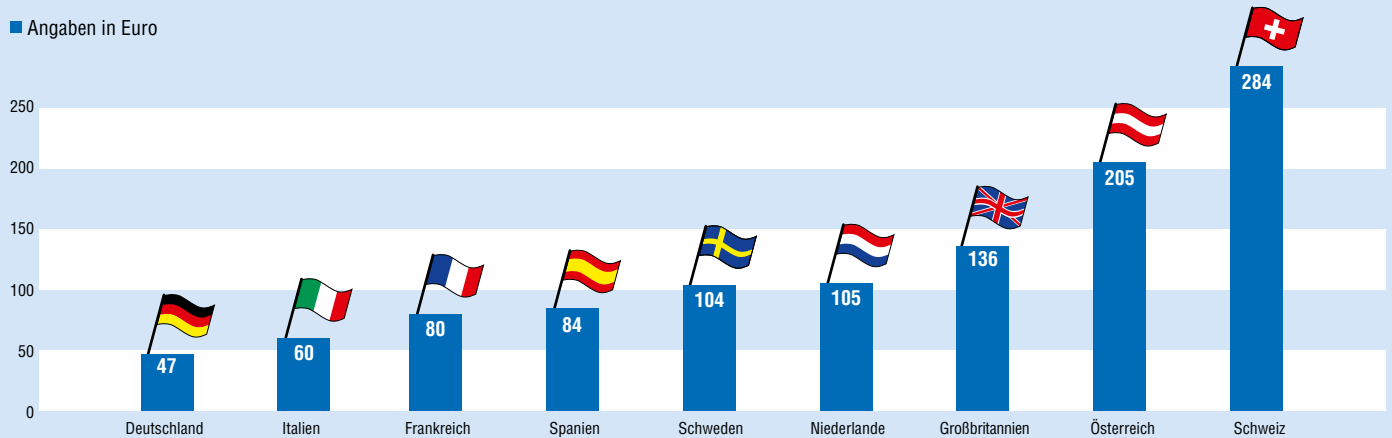
Allianz pro Schiene-Forderung: Bei allen im Auftrag des Bundes erstellten Verkehrsprognosen müssen die Annahmen zur künftigen Energiepreisentwicklung und deren Auswirkung auf die einzelnen Verkehrsträger offen gelegt werden. Es müssen mindestens zwei Alternativszenarien dargelegt werden.



Blick über die Grenzen

Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern in 2008

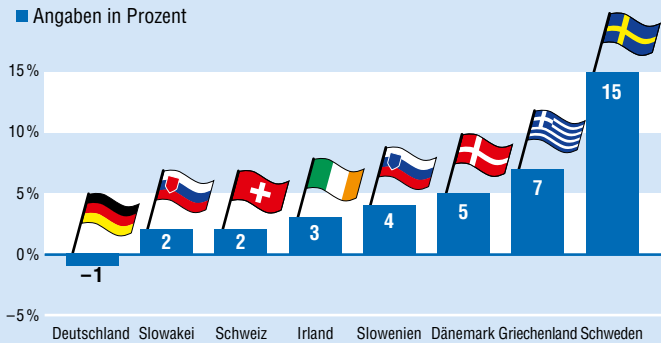
■ Angaben in Euro



Quellen: BMVBS (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), alle anderen SCI Verkehr; Grafik: Allianz pro Schiene

Investitionen in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern in 2006 prozentuale Veränderung zum Vorjahr

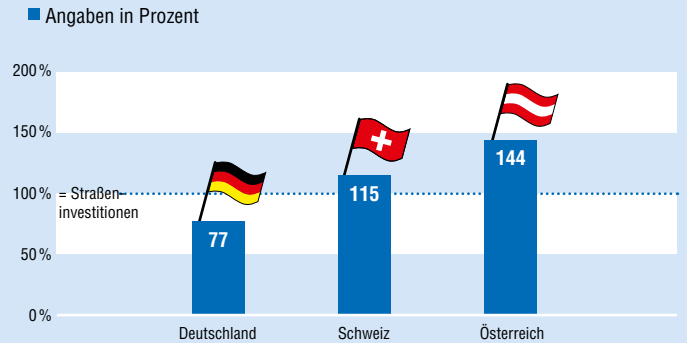
■ Angaben in Prozent



Quellen: EU-Kommission, BMVBS, VöV; Grafik: Allianz pro Schiene

Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Vergleich zur Straße in ausgewählten europäischen Ländern in 2008 Straßeninvestitionen = 100 Prozent

■ Angaben in Prozent



Quellen: BMVBS, VöV, BMVIT; Grafik: Allianz pro Schiene

Legende



Die Allianz pro Schiene e. V.

Die Allianz pro Schiene e.V. ist ein gemeinnütziger, unabhängiger Verband zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. Das Bündnis vereint Non-Profit-Organisationen, die sich aus ideellen Gründen für den Schienenverkehr einsetzen und ihn verbessern wollen (Mitglieder), und Firmen, die unternehmerisch im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind (Fördermitglieder).

In der Allianz pro Schiene haben sich 16 Non-Profit- Verbände zusammengeschlossen: Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände. Diese Mitgliedsverbände repräsentieren über 2 Millionen Einzelmitglieder.

Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 90 Fördermitgliedern aus der bahnnahen Wirtschaft. Dazu gehören Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturbetreiber, Bahntechnikproduzenten, Baufirmen, Banken, Versicherungen und andere Unternehmen. Unter den Fördermitgliedern befinden sich sowohl Weltmarktführer als auch kleine und mittelständische Unternehmen. Die von der Allianz pro Schiene vertretenen Unternehmen stehen für einen Jahresumsatz im Schienenbereich von 35 Milliarden Euro.

Die Allianz pro Schiene ist doppelt einzigartig: Kein anderer Verband vereint ein derart breites Spektrum an Non-Profit-Interessen unter seinem Dach: Umweltverbände, Verbraucherverbände und Arbeitnehmerorganisationen. Und kein anderer Verband hat ein Non-Profit- und ein Profit-Standbein.

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene

- ACE – Auto Club Europa e. V.
- ACV – Automobil - Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland
- BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e. V.
- BF BAHNEN – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e. V.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
- DBV – Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.
- DUH – Deutsche Umwelthilfe e. V.
- GDBA – Verkehrsgewerkschaft
- GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V.
- NaturFreunde Deutschlands e. V.
- Pro Bahn e. V.
- TRANSNET – Gewerkschaft
- VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e. V.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e. V.
- VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V.

Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

Bahnindustrie

- ABB AG
- AEbt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH
- ALSTOM Transport Deutschland GmbH
- Ansaldo Signal
- Balfour Beatty Rail GmbH
- Bombardier Transportation GmbH
- CIDEON Engineering GmbH
- CMC Trinec Stahlhandel GmbH
- EST Eisenbahn-Systemtechnik GmbH
- Faiveley Transport Witten GmbH
- FEW Blankenburg GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- Hübner GmbH
- Josef Meyer Transport Technology AG
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- Robel Bahnbaumaschinen GmbH
- RWS Railway Service GmbH
- Scheidt & Bachmann GmbH
- Siemens AG Industry Sector Mobility Division
- SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG
- Stadler Pankow GmbH
- Thales Rail Signalling Solutions GmbH
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TransTec Vetschau GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH & Co. KG
- VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH
- voestalpine BWG GmbH & Co. KG
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG

Eisenbahnverkehrsunternehmen

- AKN Eisenbahn AG
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
- Arriva Deutschland GmbH
- BeNEX GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e.V.
- Erfurter Bahn GmbH
- ERR European Rail Rent GmbH
- Hamburg Port Authority Hafenbahn
- Havelländische Eisenbahn AG
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- Keolis Deutschland GmbH & Co. KG
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- NedBahnen Deutschland GmbH
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH

- POLZUG Intermodal GmbH
- REGIOBAHN GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- SBB Cargo Deutschland GmbH
- Thalys International SCRL
- TRANSWAGGON AG
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
- Veolia Verkehr GmbH
- Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

Bauindustrie

- Bilfinger Berger AG
- BUG Verkehrsbau AG
- Durtrack AG
- H.F. Wiebe GmbH & Co. KG
- Heitkamp Rail GmbH
- HERMANN KIRCHNER Bauunternehmung GmbH
- Herrenknecht AG
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH
- Johann Walther GmbH
- KAF Falkenhahn Bau AG
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- RAIL.ONE GmbH Pfleiderer track systems
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- SPITZKE AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
- Wittfeld GmbH

Banken und Versicherungen

- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a. G.
- HSH Nordbank AG
- Sparda-Bank Berlin eG
- Sparda-Bank Hamburg eG
- Sparda-Bank Hessen eG
- Sparda-Bank West eG
- Verband der Sparda-Banken e.V.

Weitere

- BSL Management Consultants GmbH & Co. KG
- econex verkehrsconsult gmbh
- EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e. V.
- IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Northrail GmbH
- Privatbahn-Magazin
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.



**Allianz
pro Schiene**