



Allianz **pro**
Schiene e.V.

Eckpunkte zur Stärkung der Schiene

Die Allianz pro Schiene und ihre Verbände

Vorsitzender:

Norbert Hansen TRANSNET Gewerkschaft GdED

Stellvertretende Vorsitzende:

Karl-Peter Naumann Pro Bahn e.V.

Ute Wiegand-Nehab Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Vorstandsmitglieder:

Robert Dera Verkehrsgewerkschaft GDBA

Jochen Flasbarth Naturschutzbund Deutschland e.V.
(NABU)

Wilfried Lorenz Verband Deutscher Eisenbahn-
Ingenieure e.V. (VDEI)

Richard Mergner Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

Karlheinz Narten Landesverband Bürgerinitiativen
Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)

Sabine Thärichen Verband der höheren Führungskräfte
der deutschen Bahnen e.V. (VHB)

Auto Club Europa e.V. (ACE)

Automobilclub Verkehr e.V. (ACV)

Bundesverband Deutscher
Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF)

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.

Germanwatch - Nord-Süd-Initiative e.V.

Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer (GDL)

Verband der Führungskräfte Deutscher
Bahnen e.V. (VGB)

Vereinigung für Bildung bei den
Bahnen e.V. (VBB)

→ Ausgangslage

Die Eisenbahnen in Deutschland sind im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, aber auch im Wettbewerb mit anderen europäischen Eisenbahnunternehmen benachteiligt. Die Bahnreform hat an dieser unbefriedigenden Ausgangssituation nichts Wesentliches geändert. Von Chancengleichheit und fairem Leistungswettbewerb kann bisher keine Rede sein.

Obwohl in Politik und großen Teilen der Öffentlichkeit bereits seit langem ein Konsens besteht, dass mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden muss, lassen konkrete Schritte zur Beseitigung der gravierenden Wettbewerbsverzerrungen immer noch auf sich warten.

Angesichts der dramatischen Zuspitzung der Verkehrsprobleme ist eine Politik des „weiter so“ weder wirtschaftspolitisch noch umweltpolitisch zu verantworten. Sie führt nicht nur zur weiteren Zerstörung unserer natürlichen Lebensgrundlagen, sondern sie gefährdet in zunehmendem Maße auch Arbeitsplätze und Wirtschaftsstandorte in Deutschland. Schienenverkehrsunternehmen müssen neue Kunden gewinnen. Dazu muss der Gesetzgeber faire Rahmenbedingungen schaffen, um so für das System Bahn eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen.

Mehr Verkehr auf die Schiene – das heißt auch mehr Verkehrssicherheit, mehr Umweltschutz, mehr Klimaschutz. Die Allianz pro Schiene sieht politischen Handlungsbedarf in den nachfolgenden Punkten.

1. Finanzierung des Fahrwegs

Seit Kriegsende wurden ca. 350 000 km neue Straßen aus Mitteln der öffentlichen Hand gebaut, während die notwendige Modernisierung des Schienennetzes vernachlässigt wurde. Die Schiene hat einen 50-jährigen Nachholbedarf, der noch lange nicht ausgeglichen ist, vor allem im Bestandsnetz. Die Erhöhung der Investitionsmittel für die Schiene, um zumindest Gleichstand mit der Straße zu erreichen, ist deshalb dringend geboten. Bei Investitionen muss stärker als bisher der Netzgedanke der Bahn berücksichtigt werden. Parallelinvestitionen zu Lasten der Schiene sind zu vermeiden.

Im Bundesverkehrswegeplan und Bundeshaushalt müssen stärker als bisher die Belange einer schienen- und umweltorientierten Planung berücksichtigt werden. Dazu gehört auch die Erschließung von Gewerbegebieten mit neuen Gleisanschlüssen. Aspekte der Raumordnung und Landesplanung müssen die Belange der Schiene berücksichtigen. Während Erschließungsstraßen ohne Wenn und Aber gebaut werden, wird die Schiene nicht oder nur nach langem Hin und Her berücksichtigt.

Das derzeitige Finanzierungssystem für das Schienennetz ist auf Dauer nicht haltbar. Es führt im Ergebnis dazu, dass die Bahnen vor allem im Güterverkehr dem Lkw hoffnungslos unterlegen sind. Deutschland ist das einzige Land in der EU, in dem die Kosten des Fahrwegs weitgehend über Benutzungsgebühren (so genannte Trassenpreise) gedeckt werden müssen. Derzeit muss nur die Schiene das Konzept der verursachungsgerechten Infrastrukturkostenverantwortung erfüllen. Während z. B. ein deutscher Lkw für 2.500 DM (Eurovignette)

von der Streckenlänge her durchschnittlich dreimal die Erde umrundet (120.000 km) kann ein Güterzug für 2.500 DM Trassenentgelt einmal von Hamburg nach Frankfurt/Main fahren.

Der Bund beteiligt sich zwar an den Investitionskosten, jedoch zum großen Teil in Form zinsloser Darlehen, die in Höhe der jährlichen Abschreibungen von der DB AG zurückgezahlt werden müssen. Die Allianz pro Schiene begrüßt die ersten Schritte der Politik, der Bahn zusätzliche Finanzmittel für das Netz bereitzustellen und statt zinsloser Darlehen verstärkt auf Zuschüsse zu setzen. Dies ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Der Bund muss die Verantwortung für Erhalt und Ausbau der Schienenwege übernehmen. Dabei darf das Schienennetz nicht schlechter gestellt werden als andere Verkehrswege.

2. Europäische Harmonisierung des Netzzuganges

Die unterschiedliche Umsetzung der europäischen Richtlinien zum Eisenbahnverkehr wirkt im höchsten Maße wettbewerbsverzerrend. Sie verhindert, dass die Bahnen ihre potenziellen Marktanteile im internationalen Verkehr ausschöpfen können – dies, während Lkws problemlos durch ganz Europa verkehren können.

Die EU-Verkehrsminister haben sich im Dezember '99 darauf verständigt, dass allen zugelassenen Eisenbahnunternehmen Zugangsrechte zur Erbringung internationaler Güterverkehrsleistungen auf das transeuropäische Schienengüterverkehrsnetz gewährt werden. Dies schließt auch die Ausdehnung auf Zulieferstrecken ein. Diese Verständigung ist noch nicht in Gesetzesform beschlossen und umgesetzt worden. In Deutschland



Allianz **pro** Schiene e.V.

nutzen bereits mehr als 150 Verkehrsunternehmen den Zugang zum Schienennetz. Die Öffnung der Schienennetze in Europa muss einhergehen mit gleichen Wettbewerbschancen für alle Unternehmen.

Die Bundesregierung muss dafür Sorge tragen, dass künftig der diskriminierungsfreie Zugang von Eisenbahnunternehmen zum gesamten Schienennetz in der Europäischen Union gewährleistet wird. Protektionistische Maßnahmen einzelner Mitgliedsländer zum Schutz ihrer Staatsbahnen verstoßen eindeutig gegen geltendes Recht und gegen die Prinzipien des Binnenmarktes. Sie behindern außerdem die Entwicklung eines leistungsfähigen Schienenverkehrs in der EU.

3. Schrittweise Umsetzung der Kostenwahrheit

Der Verkehr verursacht erhebliche gesellschaftliche Kosten (z. B. Wege-, Umwelt-, Sicherheits- und Unfallkosten). Diese Kosten werden nur zu einem geringen Teil von den jeweiligen Verursachern getragen. Von einer Anlastung der Umwelt- und Unfallfolgekosten (externen Kosten) ist der Verkehrsmarkt noch weit entfernt. Dies geht zu Lasten umweltschonender Verkehrsträger.

Die neueste Studie zu externen Kosten von IWW/Infras belegt, dass in Deutschland der Transport von Waren auf dem Lkw die Gesellschaft mit zusätzlichen externen Kosten von über 3 DM pro Fahrzeugkilometer belastet. Beim Transport mit der Bahn wären diese Kosten dem Steuerzahler erspart geblieben. Deshalb ist die Anlastung der externen Umwelt- und Unfallfolgekosten nach dem Verursacherprinzip durch Steuern und Abgaben erforderlich. Die genaue

Berechnung dieser externen Kosten des Verkehrs ist schwierig, da sich z. B. die Umweltschäden nicht exakt abgrenzen und zurechnen lassen.

Nahezu alle Experten kommen zu dem Ergebnis, dass jährlich volkswirtschaftliche Kosten in dreistelliger Milliardenhöhe entstehen, so z.B. die Studie von IWW/Infras. Sie sagt aus, dass sich allein die jährlichen Unfall- und Umweltkosten des Verkehrs in Deutschland auf ca. 133 Mrd. DM belaufen. In einer neuen Studie des Umweltbundesamtes wird sogar die Auffassung vertreten, dass der zunehmende Straßenverkehr die Hauptverantwortung dafür trägt, dass die Bundesregierung ihr selbst gestecktes Klimaziel mit hoher Wahrscheinlichkeit verfehlen wird. Die Allianz pro Schiene fordert deshalb als ersten Schritt, dass zumindest die unumstrittenen externen Kosten mit einbezogen werden.

4. Einführung leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe

Eine substantielle und dynamisch ansteigende leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Lkw als Einstieg in eine verursachergerechte Infrastrukturkostenanlastung beim Hauptwettbewerber und Marktführer Straße ist längst überfällig. Die Erhebung darf nicht auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen begrenzt werden, weil dies zu einer erheblichen Verlagerung von Verkehren auf gebührenfreie Strecken und damit zu Lasten der dort lebenden Menschen führt.

Es muss sichergestellt werden, dass das Aufkommen aus der Schwerverkehrsabgabe die Verkehrsverlagerung zur Schiene fördert sowie mittelfristig Umwelt- und soziale Folgekosten aus dem Verkehr deckt.

5. Harmonisierung der Mineralölbesteuerung

In Deutschland sind nur Luftverkehr und Binnenschifffahrt von der Mineralölsteuer befreit. Obwohl das EU-Recht ausdrücklich eine Steuerbefreiung auch für die Eisenbahnen zulässt, sind sie in Deutschland nach wie vor steuerpflichtig. Während die Deutsche Bahn AG jährlich einen Betrag von rund 400 Mio. DM für die Mineralölsteuer aufwenden und erwirtschaften muss, werden die Wettbewerber Binnenschiff und Flugzeug – insbesondere im preissensiblen Transportmarkt für Massengüter und im innerdeutschen Flugverkehr – durch die ihnen gewährte Mineralölsteuerbefreiung bevorzugt. Unter den Gesichtspunkten einer nachhaltigen Verkehrspolitik müssen diese kontraproduktiven Befreiungen gestrichen werden. Ansonsten sind Kompensationen dieses Wettbewerbsnachteiles erforderlich.

6. Keine Steuerverschärfungen für Bahnen und ÖPNV

Die ökologisch motivierte Steuerreform wurde eingeleitet. Die Einführung einer Ökosteuer (Entlastung des Faktors Arbeit bei gleichzeitiger Belastung des Verbrauchs nicht regenerativer Energien) ist sowohl wirtschafts- wie verkehrs- und umweltpolitisch grundsätzlich sinnvoll. Die Ökosteuer hat zwar die relative Wettbewerbssituation der Bahn zum Pkw verbessert. Allerdings wird das Prinzip durch die Befreiung der Schifffahrt und des Flugverkehrs von der Ökosteuer zu Lasten vor allem der Bahn durchbrochen. Die Allianz pro Schiene fordert deshalb, dass diese negativen Auswirkungen der Ökosteuer auf Schienenverkehr und öffentlichen Personennahverkehr vermieden bzw. kompensiert werden.

7. EU-weite Angleichung der Mehrwertsteuersätze

Im gesamten Personenverkehr der Bahnen in Deutschland muss ein einheitlicher ermäßigter Mehrwertsteuersatz angestrebt werden – auch im Sinne einer europäischen Angleichung. In nahezu allen anderen EU-Staaten werden den Bahnen reduzierte Mehrwertsteuersätze eingeräumt. In Dänemark, Großbritannien und Irland zahlen die Bahnen überhaupt keine Mehrwertsteuer. Daraus ergeben sich Nachteile, die sich besonders im grenzüberschreitenden Verkehr negativ auswirken. Eine entsprechende Änderung würde die Wettbewerbsposition des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene sowohl im Binnen- als auch im internationalen Verkehr verbessern. Eine Absenkung ist ohne Konflikte mit EU-Richtlinien (RL 77/388) möglich und würde die Differenz gegenüber dem völlig unbesteuerten internationalen Luftverkehr verringern.

Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, können die durch die Steuersenkung entstehenden Spielräume in Form von Preissenkungen an die Kunden weitergegeben werden. Die Allianz pro Schiene fordert von der Bundesregierung ein Konzept, wie die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger in Europa angeglichen werden sollen.

8. Entfernungspauschale für alle Berufspendler

Die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die Allianz pro Schiene fordert aber eine Gleichbehandlung, und zwar zum einen zwischen Kunden von öffentlichen Verkehrsmitteln



Allianz **pro** Schiene e.V.

und dem Pkw, aber auch zwischen nahen und weiten Strecken. Künftig sollte allerdings statt weiter Wege die Nahraum-Mobilität gefördert werden. Dazu sollte die Entfernungspauschale in vorhersehbaren Schritten gesenkt werden. Weitere Subventionen für den Pkw lehnt das Bündnis ab.

9. Lärmschutzprogramm Bahn

Der geschätzte Gesamtbedarf für die Lärmsanierung des bestehenden Bahnstreckennetzes liegt bei 4,5 Mrd. DM. Im Haushalt '99 wurden erstmals 0,1 Mrd. DM zur Lärmsanierung durch eine Umwidmung von Schienenmitteln bereitgestellt. Für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen wurden bisher schon 5,7 Mrd. DM aufgewandt. Maßnahmen zum Lärmschutz an Landes- und Kreisstraßen sind in diesem Betrag noch nicht einmal enthalten. Um diese Vernachlässigung der Anwohner entlang von Bahnstrecken zu beenden, sollte der Bund ein bedarfsgerechtes „Lärmschutzprogramm Bahn“ auflegen.

Eine Mittelverwendung auch für Maßnahmen am Fahrzeug wäre sinnvoll, da zum einen der Zusammenhang zwischen Fahrweg und Fahrzeug beim Rad/Schiene-System sehr viel enger als bei der Straße ist, und zum anderen mit geringerem Aufwand eine erheblich größere Entlastung für die vom Lärm betroffenen Menschen erreicht werden kann.

10. Sozial-/Sicherheitsdumping auf der Straße unterbinden

Insbesondere im Straßengüterverkehr und bei Fernbusreisen werden die Sozial- und Sicherheitsvorschriften (Lenkzeiten, Geschwindigkeit, Gesamtgewicht und Wartungsintervalle) zu Lasten der

Beschäftigten und der Allgemeinheit vielfach nicht eingehalten. Schon aus Geschwindigkeitsüberschreitungen und überhöhter Zuladung errechnet sich ein erheblicher, ungerechtfertigter Produktivitätsvorteil für die Straße im Vergleich zur Bahn, bei der die Einhaltung der korrespondierenden Vorschriften absolute Priorität genießt.

Wird auch die Lenkzeitüberschreitung berücksichtigt, bewirkt die Verletzung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften im Straßenverkehr einen Kostenvorteil von mindestens 20 Prozent zu Gunsten der Straße. Hier müssen Maßnahmen ergriffen werden, welche diese Verhaltensweisen der Transportunternehmer auf Kosten der Gesellschaft beenden.

11. Verstärkte Forschung im Bereich der Schiene

Die Schiene ist bei Forschung und Entwicklung neuer Technologien über Jahrzehnte vernachlässigt worden. Dabei ergeben sich hier große Potenziale.

Die Allianz pro Schiene setzt sich dafür ein, dass insbesondere in den Bereichen

- Energie und Klimaschutz,
- Lärmschutz durch konstruktive Maßnahmen an Fahrzeugen,
- Vernetzung von Informationen für eine verbesserte Kundeninformation in Zügen und Bahnhöfen,
- Angleichung der technischen Systeme der Eisenbahnen,
- Einfache Standards für Nebenbahnen

neue Lösungen durch verstärkte Forschung erarbeitet werden können.



Allianz **pro** Schiene e.V.

Chausseestraße 84
10115 Berlin

Tel.: (030) 27 59 45 59
Fax: (030) 27 59 45 60

allianz@proschiene.de
www.allianz-pro-schiene.de

Erreichbarkeit mit öffentlichen
Verkehrsmitteln:

Mit der **U6** (von Süden) bis U-Bhf. Schwartzkopffstr.

Mit der **U6** (von Norden) bis U-Bhf. Reinickendorfer Str.

