

Fahrplan Zukunft

Verkehrspolitische Forderungen an den Bund (2013 bis 2017)
– Kurzfassung –



kurz & gut

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



Vorwort

Die Koalitionsvereinbarung 2013 stellt wichtige Weichen für die Mobilität der Menschen in Deutschland und die Volkswirtschaft insgesamt. Die Politik von Bundesregierung und Bundestag wird sich an dieser Vereinbarung orientieren. Gleichzeitig geht es um die Frage „Wie müssen wir Mobilität heute gestalten, um den Anforderungen von morgen gerecht zu werden?“. Im Sinne ihrer 20 Mitgliedsorganisationen mit 2,5 Millionen Einzelmitgliedern und ihrer mehr als 120 Fördermitglieder, die im Schienenbereich für einen Umsatz von 30 Milliarden Euro pro Jahr stehen, will die Allianz pro Schiene die künftige Mobilität aktiv mitgestalten.

Für die Allianz pro Schiene ist Mobilität ein Gewinn in der modernen Welt: Menschen treten in Verbindung, Märkte wachsen zusammen, Entfernungen schrumpfen. Doch der Verkehr stößt auch an seine Grenzen und hat Schattenseiten. Staus verkehren Mobilität in Stillstand, und bei einem bloßen „Weiter so“ ist der Verkehr auf dem besten Wege, der größte Verursacher von CO₂-Emissionen zu werden.

Die Anforderungen an unsere Verkehrssysteme sind hoch: Sie müssen einerseits die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer erfüllen, andererseits sicher und umweltfreundlich sein. Gleichzeitig sollte Mobilität für alle Bürger bezahlbar bleiben.

Diese Aufgabe ist schwer, aber lösbar, wenn dem Schienenverkehr in der Gestaltung der politischen Rahmenbedingungen eine herausgehobene Rolle zugedacht wird: Die Eisenbahn ist das sicherste und umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel, sie fährt bereits heute weitgehend elektrisch und bietet damit den besten Schutz vor steigenden Rohöl- und Spritpreisen. Der Schienenverkehr ist darüber hinaus dreimal so energieeffizient wie der Straßenverkehr. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für 70 Prozent der deutschen Führungskräfte ein wichtiges Standortkriterium für ihr Unternehmen.

Das Potenzial für den Schienenverkehr ist riesig und bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Obwohl hierzulande die Güterbahnen Marktanteile gewinnen konnten und auf die 18-Prozent-Marke zusteuern, ist in etlichen großen Wirtschaftsräumen dieser Erde – wie etwa den USA – der Marktanteil des Schienengüterverkehrs mehr als doppelt so hoch wie in Deutschland. Auch im Personenverkehr gewinnen die Bahnen in Deutschland kontinuierlich Marktanteile, aber ein Blick in die Schweiz oder nach Japan belegt, dass deutlich mehr möglich ist. Mit dem vorliegenden Forderungskatalog „Fahrplan Zukunft“ leistet die Allianz pro Schiene einen Beitrag für einen verkehrspolitischen Fahrplan in die Zukunft



Michael Clausecker
Förderkreissprecher



Dirk Flege
Geschäftsführer



Alexander Kirchner
Vorsitzender



Was sollte die Politik grundsätzlich klären?

90 Prozent der Deutschen sprechen sich seit langem dafür aus, Straßengütertransporte auf die Schiene zu verlagern und den öffentlichen Personenverkehr auszubauen. Auch die Politik propagiert parteiübergreifend das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“. Immerhin gibt es in der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes ein Marktanteilsziel für den Schienengüterverkehr. Dennoch fehlt bis heute ein Marktanteilsziel für den Personenverkehr auf der Schiene. Auch ein CO₂-Minderungsziel für den Verkehrssektor ist nicht formuliert worden.

Was Deutschland braucht, ist eine Vision. Eine Vision, wie die Mobilität der Zukunft und der Verkehr von morgen aussehen sollen. Unsere südlichen Nachbarn in der Schweiz und Österreich haben derartige Zukunftskonzepte bereits erarbeitet – unter reger Mitarbeit der Bevölkerung. Das strategische Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ muss politikfeldübergreifend verankert und mit Leben gefüllt werden. Bahnpolitik braucht in Deutschland endlich eine verkehrspolitische Überschrift.

Die Bundesregierung ist daher gut beraten, eine gesamthafte, verkehrsträgerübergreifende Verkehrspolitik zu verfolgen. Sie muss dabei nicht bei Null anfangen, sondern kann an die vorhandene Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes anknüpfen, die allerdings für den Verkehrssektor im Dialog mit den Bürgern weiterentwickelt werden muss. Als Zielmarken für das Jahr 2020 hält die Allianz pro Schiene einen Marktanteil der Bahnen von mindestens 25 Prozent im Güterverkehr und mindestens 15 Prozent im Personenverkehr für realistisch. Dabei sind höhere Marktanteile für die Schiene kein Selbstzweck, sondern müssen mit übergeordneten Nachhaltigkeitszielen plausibel verklammert werden. Für den Ausstoß von Treibhausgasen bedeutet dies im gesamten Verkehr eine Reduzierung um mindestens 25 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990.



Die fünf wichtigsten Maßnahmen für „Mehr Verkehr auf die Schiene“

- 1. Stärker in die Schieneninfrastruktur investieren**
- 2. Fahrzeugzulassung vereinfachen**
- 3. Lärm mindern**
- 4. Erfolgsgeschichte im Schienenpersonennahverkehr fortschreiben**
- 5. Finanzierungsperspektive für Nahverkehrsinfrastruktur schaffen**

Den „Fahrplan Zukunft“ in der Langfassung mit weiteren Forderungen gibt es kostenlos als PDF: www.allianz-pro-schiene.de/fahrplan-zukunft



1. Stärker in Schieneninfrastruktur investieren:

Der Bund soll die Mittel für den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur („Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ zwischen Bund und DB AG) von 2,5 auf 3,5 Milliarden Euro pro Jahr aufstocken und mindestens weitere 3 Milliarden Euro pro Jahr für Investitionen in die bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahn-Infrastruktur bereitstellen (inkl. Neu- und Ausbau). Der Gesamtbedarf liegt somit bei jährlich 6,5 Milliarden Euro.

- ▶ Erhalt der Eisenbahninfrastruktur
 - Folge-LuFV abschließen und ausreichend dotieren
 - LuFV auch für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur
 - Bahnhofsgebäude modernisieren
- ▶ Deutschland darf bei Schieneninvestitionen im EU-Vergleich nicht länger hinterherhinken
- ▶ Durchdacht und planvoll in Neu- und Ausbau investieren

2. Fahrzeugzulassung vereinfachen & faire Wettbewerbsbedingungen schaffen:

Der Bund soll sich umgehend für Planungssicherheit und eine Verfahrensflexibilisierung bei der Zulassung von Schienenfahrzeugen einsetzen. Dazu ist eine Reform des Zulassungswesens notwendig, die das EBA entlastet, die Zulassungsprozesse beschleunigt und auf Dauer berechenbar macht.

- ▶ Fahrzeugzulassung vereinfachen
- ▶ Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern schaffen
- ▶ Bahnen über EEG-Umlage nicht zusätzlich belasten
- ▶ Lkw-Maut auf alle Straßen ausdehnen und Grundlage für City-Maut schaffen
- ▶ Fernbus-Bevorzugung bei Maut und Fahrgastrechten beenden
- ▶ Gigaliner-Versuch unverzüglich beenden
- ▶ Illegale Praktiken im Straßengüterverkehr eindämmen



3. Lärm mindern:

Der Bund soll sein nationales Lärmhalbierungsziel 2020 aktiv verfolgen und sich dafür stärker finanziell engagieren. Zeitlich befristet soll es zur Umrüstung des Güterwagenbestandes eine Förderung geben, die einen echten Anreiz setzt, die Fahrzeuge zu modernisieren, und die den anschließenden Betriebsmehrkosten Rechnung trägt.

Darüber hinaus soll sich der Bund auf EU-Ebene für marktgerechte und intermodal verträgliche Anreize zur Flottensanierung (Umrüstung und Betrieb) einsetzen, ebenso für sich daran anschließende EU-weite Einsatzbeschränkungen für nicht modernisierte Güterwaggons ab dem Jahr 2022.

- ▶ Kombination schaffen aus staatlicher Förderung, marktgerechten Anreizen und anschließend greifendem Ordnungsrecht
- ▶ Konventionelle Lärminderung durch innovative Maßnahmen ergänzen
- ▶ Erforschung und Entwicklung von Technologien zur Lärminderung unterstützen
- ▶ Alternativtrassen bei hoch belasteten Strecken prüfen
- ▶ Wirkung der Lärminderungsmaßnahmen durch Messstellen öffentlich dokumentieren



4. Erfolgsgeschichte im Schienenpersonennahverkehr fortschreiben:

Der Bund soll die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel mindestens vom Niveau des Jahres 2014 ausgehend um jährlich 2,5 Prozent festschreiben und mehr Transparenz für die Mittelverwendung gesetzlich verankern.

- ▶ Regionalisierungsmittel jährlich mit 2,5 Prozent dynamisieren
- ▶ Faktenbasis für Verbesserung der Sicherheit vor Übergriffen schaffen
- ▶ Schienenverkehr besser mit anderen Verkehrsträgern verknüpfen



5. Finanzierungsperspektive für Nahverkehrsinfrastruktur schaffen:

Der Bund soll auch künftig die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs zweckgebunden mitfinanzieren. Dafür muss in der ersten Hälfte dieser Legislaturperiode eine Anschlussregelung für die 2019 auslaufenden Entflechtungsmittel für den Nahverkehr auf den Weg gebracht werden. Auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm sollte nach 2019 mit den Ländern fortgeführt werden.

- ▶ Nahverkehrsinfrastruktur muss ausgebaut werden
- ▶ Erneuerungsinvestitionsbedarf steigt jährlich
- ▶ Finanzierung muss gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern bleiben

IMPRESSUM

Herausgeber:	Allianz pro Schiene e.V. Reinhardtstraße 18 / 10117 Berlin (ab 1.1.2014: Reinhardtstraße 31) T 030.246 25 99-0 F 030.246 25 99-29 E info@allianz-pro-schiene.de W www.allianz-pro-schiene.de
Redaktion:	Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.) Dr. Andreas Geißler (Allianz pro Schiene e.V.)
Inhalt:	Sebastian Belz (econex verkehrsconsult gmbh) Daniel Bischof (HPA Hamburg Port Authority) Dr. Klaus Dibbern (flinc AG) Huschke Diekmann (GE General Electric Deutschland Holding GmbH) Jan Görnemann (metronom Eisenbahngesellschaft mbH) Christoph Grimm (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG) Wolfgang Hahn (Allianz pro Schiene e.V.) Sebastian Hass (Bombardier Transportation GmbH) Roland Haun (CAF Deutschland GmbH) Frank Hellenbrandt (Rinn Beton- und Naturstein GmbH & Co. KG) Dieter Hünerkoch (Allianz pro Schiene e.V.) Rainer Kersten (Sersa GmbH) Steffen Kerth (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.) Dr. Markus Ksoll (Deutsche Bahn AG) Christiane Lage (AKN Eisenbahn AG) Hans Leister (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) Willi Loose (bcs Bundesverband CarSharing e.V.) Norbert Mauren (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.) Richard Mergner (Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.) Erhard Michel (Deutsche Bahn AG) Karl-Peter Naumann (Fahrgastverband pro Bahn e.V.) Georg Nowak-Hertweck (RNV Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) Björn Pamperin (metronom Eisenbahngesellschaft mbH) Dr. Markus Pennekamp (Deutsche Bahn AG) Holger Poschmann (ALSTOM Transport Deutschland GmbH) Martin Roggermann (Allianz pro Schiene e.V.) Stefan Schlechter (Thales Transportation Systems GmbH) Axel Schuppe (VDB Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V.) Wolfgang Seyb (AKN Eisenbahn AG) Richard Solf (IZBE Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.) Clemens Strangfeld (BUG Verkehrsbau e.V.) Bernd Törkel (Allianz pro Schiene e.V.) Michael Ziesak (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.)
Bildredaktion:	Marion Linneberg (Allianz pro Schiene e.V.)
Gestaltung:	Luecken-Design.de
Fotos:	lassedesignen – Fotolia.com, istockphoto.com/IsaacLKoval (S. 7); Bildbearbeitung: Luecken-Design
Stand:	2. Auflage, November 2013
V.i.S.d.P.	Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.
Schutzgebühr	2,- Euro, Rabatt auf Anfrage
gedruckt auf 100% Altpapier	



Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung und Verbesserung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 20 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen, sie vertreten insgesamt mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 120 Unternehmen der Bahnbranche.

www.allianz-pro-schiene.de

Den „Fahrplan Zukunft“ in der Langfassung mit weiteren Forderungen gibt es kostenlos als PDF:
www.allianz-pro-schiene.de/fahrplan-zukunft

