

# Protokoll des Förderertreffens am 04.06.2010 von 14.00-19.00 Uhr in Hamburg



## Die Förderer wurden vertreten durch:

Dr. Martin Lange (**ALSTOM** GmbH);  
 Mario Zaccagnini (**Ansaldo** Signal);  
 Andreas Ernst (**BeNEX** GmbH)  
 Dr. Jochen Keysberg, Michael Schneider (**Bilfinger Berger** Ingenieurbau GmbH)  
 Dr. Klaus Baur (**Bombardier** Transportation GmbH)  
 Oliver Drümmer, Mathias Lahrmann ( beide **BSL** Transportation Consultants GmbH & Co. KG)  
 Dr. Markus Ksoll, Ulrike Seidenfaden (**Deutsche Bahn** AG);  
 Michael Küster (**DEVK**-Versicherungen);  
 Sebastian Belz (**econex** Verkehrsconsult GmbH);  
 Harald Kreft (**Hamburg Port Authority**)  
 Michael Kühner (**H.Klostermann** Baugesellschaft mbH)  
 Ulrich Stark (**HSH Nordbank** AG)  
 Martin Wischner (**HVLE** Havelländische Eisenbahn AG)  
 Richard Solf (**Ingenieurbüro** Dipl.-Ing. H. **Vössing** GmbH)  
 Hans-Joachim Menn (**LNVG** Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH)  
 Ulrich Krey (**northrail** GmbH)  
 Thomas Engelen (**On Rail** GmbH);  
 Heike Schielsky, Ulrich Vössing (beide **Privatbahn Magazin**)  
 Matthias Birnbaum (**SBB Cargo** Deutschland GmbH)  
 Rainer Kersten (**Sersa** GmbH)  
 Andreas Pohlmann (**Stahlberg Roensch** GmbH & Co.KG)  
 Stefan Orlinski (**Thales Rail Signalling Solutions** GmbH)  
 Dierk Kraushaar (**Union der Bahnhofsbetriebe**)  
 René Koch, Dirk Zeppenfeld (**Verkehrs Industrie Systeme** GmbH)  
 Uwe Koepernik (**Voith Turbo** GmbH & Co. KG)

**Externe Gäste:** Panajotis **Babakoudis**, Hartmut **Beyer** (beide Uniconsult GmbH), Lothar **Biesenbaum** (Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG), Jens **Ebering**, Thomas **Krautscheid** (beide Quotas GmbH), Anja **Hajduk** (Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien Hansestadt Hamburg), Winfried **Hermann** (MdB, Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Verkehr), Jürgen **Hüllen** (VTG/VPI), Prof. Dr. Adolf **Müller-Hellmann** (Forum für Verkehr und Logistik).

**Weitere Teilnehmer:** Dr. Gunther Ellwanger, Dr. Wolf Gorka, Dieter Hünerkoch, Armin Nagel, Dr. Christoph Seidelmann, Peter Witt (alle Mitglieder des **Freundeskreises der ApS**); Dirk Flege, Dr. Andreas Geißler, Martin Roggermann (alle **ApS-Geschäftsstelle**) sowie als Vertreter **der Allianz pro Schiene-Mitgliedsverbände:** Hartmut Bayer (BDEF), Kerstin Haarmann (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.), Wilfried Messner (BF Bahnen), Karl-Peter Naumann (Pro Bahn e.V.), Manfred Wagner (Verband der Leiter in der Region).

Top	Ergebnis	Erledigung
1	<p><b>Begrüßung</b></p> <p>Der Sprecher des Förderkreises, Dr. Klaus Baur, begrüßt die anwesenden Fördermitglieder sowie Gäste und bedankt sich bei der Hamburger Hafenbahn, die das Fördertreffen ausrichtet, für die Gastfreundschaft (Redemanuskript, siehe <u>Anlage 1</u>).</p> <p>Einwände gegen die vorliegende Tagesordnung werden nicht erhoben.</p>	

Top	Ergebnis	Erledigung
2	<p><b>Seehafenhinterlandverkehr: Die Politik der norddeutschen Küstenländer</b></p> <p>Anja Hajduk, Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien Hansestadt Hamburg hebt die Wichtigkeit der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens hervor. In der anschließenden Diskussion wendet sie sich unter anderem gegen die so genannten Gigaliner, die sie klar ablehne.</p>	
3	<p><b>Seehafenhinterlandverkehr: Handlungsbedarf aus Sicht der Hamburger Hafenbahn</b></p> <p>Der Geschäftsführer der Hamburger Hafenbahn, Harald Kreft, stellt sein Unternehmen vor und formuliert im Beisein der für Verkehrspolitik zuständigen Senatorin Erwartungen an die Landespolitik (ppt-Vortrag als pdf-Datei in <u>Anlage 2</u>).</p>	
4	<p><b>Die Schieneninfrastrukturpolitik des Bundes</b></p> <p>Der Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Winfried Hermann, MdB, stellt in seiner Rede die Bedeutung der Schieneninfrastrukturpolitik für seine Partei heraus und stellt die Grundzüge eines aktuellen Antrages der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN vor (Bundestags-Antrag als <u>Anlage 3</u>).</p>	
5	<p><b>Zusammenfassung aus Sicht der Allianz pro Schiene</b></p> <p>Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege hebt hervor, dass alle drei Redner die Notwendigkeit betont hätten, der Bund müsse mehr Geld in die Schieneninfrastruktur investiere als bisher. Die Forderung nach mehr Geld für die Schiene ertöne bereits seit Jahren, dennoch zeichne sich die aktuelle Situation durch drei Besonderheiten aus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Druck auf das Schienennetz nehme zu. Nach der Wirtschaftskrise sei mit starkem Wachstum, insbesondere im Schienengüterverkehr, zu rechnen.</li> <li>2. Die Bereitstellung der Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur gerate durch die von der Regierung angestrebten geschlossenen Finanzierungskreisläufe (Straße finanziert Straße, Schiene finanziert Schiene) unter Druck.</li> <li>3. Auch vor dem Hintergrund der im vergangenen Jahr im Grundgesetz verankerten Schuldenbremse nehme die Notwendigkeit zu priorisieren zu. Sowohl innerhalb der bislang vom Bund priorisierten Schienenprojekte („Bedarfsplanvorhaben“) als auch bei der Höhe der Infrastrukturinvestitionen zwischen den einzelnen Verkehrsträger müsse stärker priorisiert werden. Gerade bei letzterem habe die Schiene „alle guten Argumente auf ihrer Seite“. Hier seien alle im Raum anwesenden gefordert, argumentativ mitzuwirken.</li> </ol>	
6	<p><b>Elektromobilität</b></p> <p>Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann, Vorsitzender des von der DEVK Versicherung und vom VDV getragenen „Forum für Verkehr und Logistik“ skizziert die Elektromobilität-Herausforderungen für die Automobil- und Busbranche in Deutschland.</p>	

**Protokoll des Förderertreffens am  
04.06.2010 von 14.00-19.00 Uhr in Hamburg**



Top	Ergebnis	Erledigung
7	<p><b>Vorstellung Freundeskreismitglieder und Interessenten für Fördermitgliedschaft</b>                      Dirk Flege stellt den ehrenamtlich arbeitenden Allianz pro Schiene-Freundeskreis und die anwesenden Freundeskreismitglieder vor.                      Herr Beyer (Geschäftsführer Uniconsult GmbH), Herr Ebering (Geschäftsführer Quotas GmbH) und Herr Hüllen (Technikvorstand VTG AG und Vorsitzender der VPI) stellen sich und ihr Unternehmen vor.</p>	
8	<p><b>10 Jahre Allianz pro Schiene</b>                      Förderkreissprecher Dr. Klaus Baur weist auf das Jubiläum am 14. Juni hin (Rede, siehe <u>Anlage 4</u>)</p>	
9	<p><b>Schiffsfahrt durch den Hamburger Hafen</b></p>	
<p>Berlin, den 05.07.2010</p> <p>.....</p> <p>Klaus Baur (Versammlungsleiter)</p> <p>.....</p> <p>Dirk Flege (Protokoll)</p>		

**Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 4. Juni 2010 in Hamburg**  
**Top 1 (Dr. Klaus Baur)**

---

Sehr geehrte Damen und Herren,  
herzlich willkommen zum Förderertreffen der Allianz pro Schiene. Heute zum ersten Mal in der zehnjährigen Verbandsgeschichte tagen wir in Hamburg - als Gast bei unserem Fördermitglied Hamburger Hafenbahn. Herr Kreft, gleich zu Beginn schon einmal ein ganz dickes Dankeschön, dass Sie zusammen mit Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieses Treffen für uns organisiert haben und heute ausrichten. Ein tolles Geburtstagsgeschenk zu unserem 10jährigen Jubiläum!

Zum 10jährigen Jubiläum unseres Verbandes sage ich gleich und gegen Ende der Sitzung noch einige Sätze.

Inhaltlich im Mittelpunkt steht heute die Schieneninfrastruktur und der Seehafenhinterlandverkehr. Den Anfang macht die Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien Hansestadt Hamburg, Frau Hajduk.

Sehr geehrte Frau Hajduk, ich freue mich dass Sie als zuständige Verkehrssenatorin heute bei uns sind und zu uns sprechen werden. Herzlich willkommen!

**Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 4. Juni 2010 in Hamburg**  
**Top 1 (Dr. Klaus Baur)**

---

Frau Hajduk steht uns nach ihrem Vortrag für Fragen zur Verfügung, muss uns dann aber bereits kurz vor 15 Uhr wegen eines Folgetermins verlassen. Das ist auch der Grund, warum wir die Tagesordnung entsprechend angepasst haben.

Direkt im Anschluss an Frau Hajduk wird uns unser heutiger Gastgeber den Handlungsbedarf beim Seehafenhinterlandverkehr aus der Perspektive der Hamburger Hafenbahn darstellen.

Auf Herrn Kreft folgt Herr Hermann, der sich in seiner Funktion als Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Verkehr, aber sicherlich auch als GRÜNEN-Politiker zur Schieneninfrastrukturpolitik des Bundes äußern wird. Herr Hermann, Sie waren schon des öfteren in dieser Runde und sind den meisten hier wohlbekannt. Insofern - nicht zum ersten Mal - auch in Ihre Richtung ein ganz herzliches Willkommen und Dankeschön, dass Sie sich heute die Zeit genommen haben.

Bevor wir zu den einzelnen Tagesordnungspunkten kommen, zu denen auch einige „Nicht-Infrastruktur-Themen“ gehören, möchte ich noch die neuen Fördermitglieder in der Allianz pro Schiene begrüßen. Seit unserem Treffen im November des vergangenen Jahres in Dortmund sind neun neue Fördermitglieder zu uns gestoßen:

**Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 4. Juni 2010 in Hamburg  
Top 1 (Dr. Klaus Baur)**

---

- die Allianz Hauptvertretung Knoll u. Stock GbR
- die CargoBeamer AG
- die H. Klostermann Baugesellschaft mbH
- die Interautomation Deutschland GmbH
- die MGW Gleis- und Weichenbau-Gesellschaft mbH&Co. KG
- die Niederbarnimer Eisenbahn AG
- die Firma RailRunner aus den USA
- die Firma Willke GmbH rail construction
- und last but not least die WASCOSA AG

Wenn ich sage „last but not least WASCOSA AG“ hat das einen ganz besonderen Grund. Einige von Ihnen können es sich vielleicht denken. Wir hatten uns zum 10jährigen Jubiläum der Allianz pro Schiene ein besonderes Ziel gesetzt.

100 Fördermitglieder zum zehnten Geburtstag. Dieses Ziel haben wir erreicht! WASCOSA ist das 100ste Fördermitglied der Allianz pro Schiene!

Der Vorstandsvorsitzende der WASCOSA AG, Herr Müller, wollte heute eigentlich bei uns sein, aber leider ist sein Flugzeug aus der Schweiz verspätet. Ein Eintrag in die Verbands-

**Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 4. Juni 2010 in Hamburg**  
**Top 1 (Dr. Klaus Baur)**

---

chronik und eine Allianz pro Schiene-Pressemitteilung in der kommenden Woche ist ihm trotzdem sicher.

Von den weiteren Neumitgliedern ist die Firma H. Klostermann Baugesellschaft auf Geschäftsführerebene heute hier vertreten. Herr Kühner, ebenfalls ein herzliches Willkommen. Wenn Sie mögen, können Sie sich und Ihre Firma kurz vorstellen.

Heute sind auch fünf Firmen hier vertreten, die sich für eine Fördermitgliedschaft in unserem Bündnis interessieren und quasi zum Schnuppern da sind. Da die Senatorin bald weg muss, schlage ich vor, dass Sie gegen Ende der Veranstaltung die Gelegenheit bekommen, sich vorzustellen. Einverstanden?

Gut. Kommen wir jetzt zur Tagesordnung des heutigen Förderertreffens. Top 2 „Seehafenhinterlandverkehr: Die Politik der norddeutschen Küstenländer“. Frau Senatorin, wir sind gespannt auf Ihre Ausführungen.



# Hamburger Hafenbahn





## **Seehafenhinterlandverkehr: Handlungsbedarf aus Sicht der Hamburger Hafenbahn**

**Harald Kreft - Mitglied der Geschäftsleitung  
Hamburg, 04. Juni 2010  
Förderertreffen der Allianz pro Schiene**

## Daten und Fakten zum Hamburger Hafen

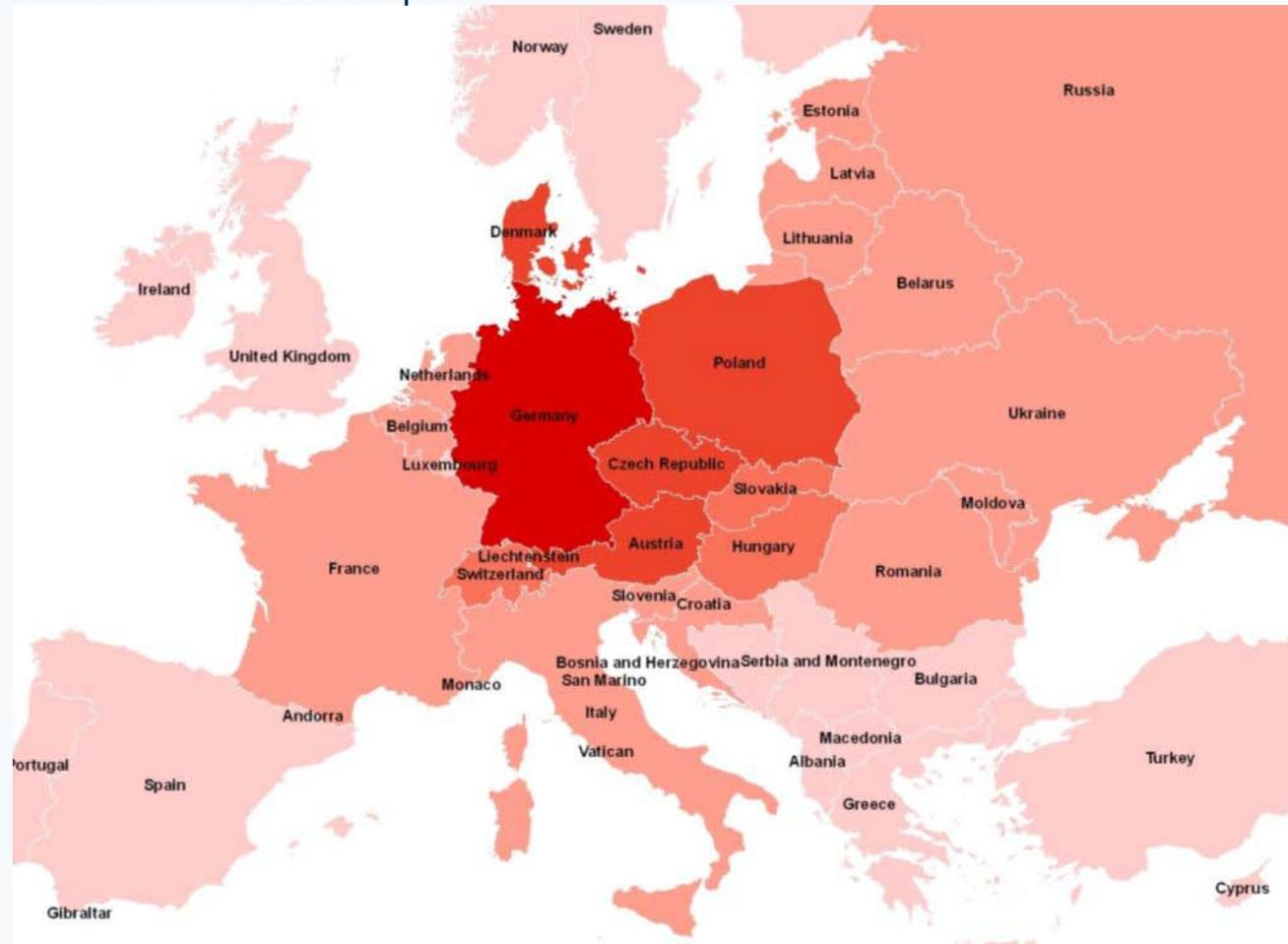
Öffentliche Straßen im Hafen	~ 150 km
Brücken im Hafen	147
Gleisanlagen im Hafen	~ 460 km





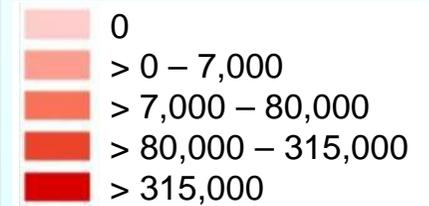
# Schnittstelle mit Tradition

für Zentral- und Osteuropa



## Hafen Hamburg

jährliches Hinterlandaufkommen von LKW, Bahn und Binnenschiff in TEU (2009)



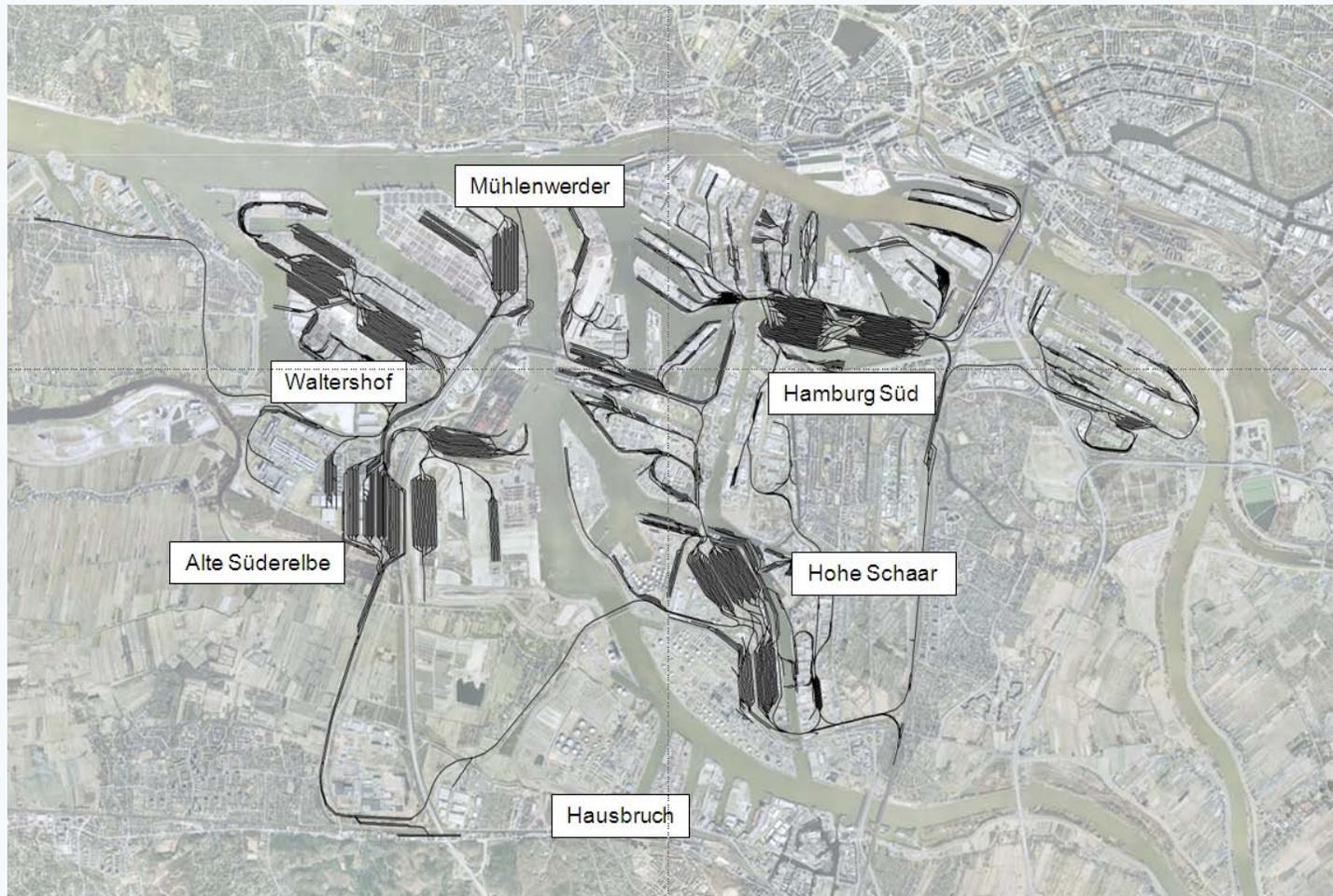
Quelle: HHM





# Hamburger Hafenbahn

Gleisnetz



Quelle: HHM



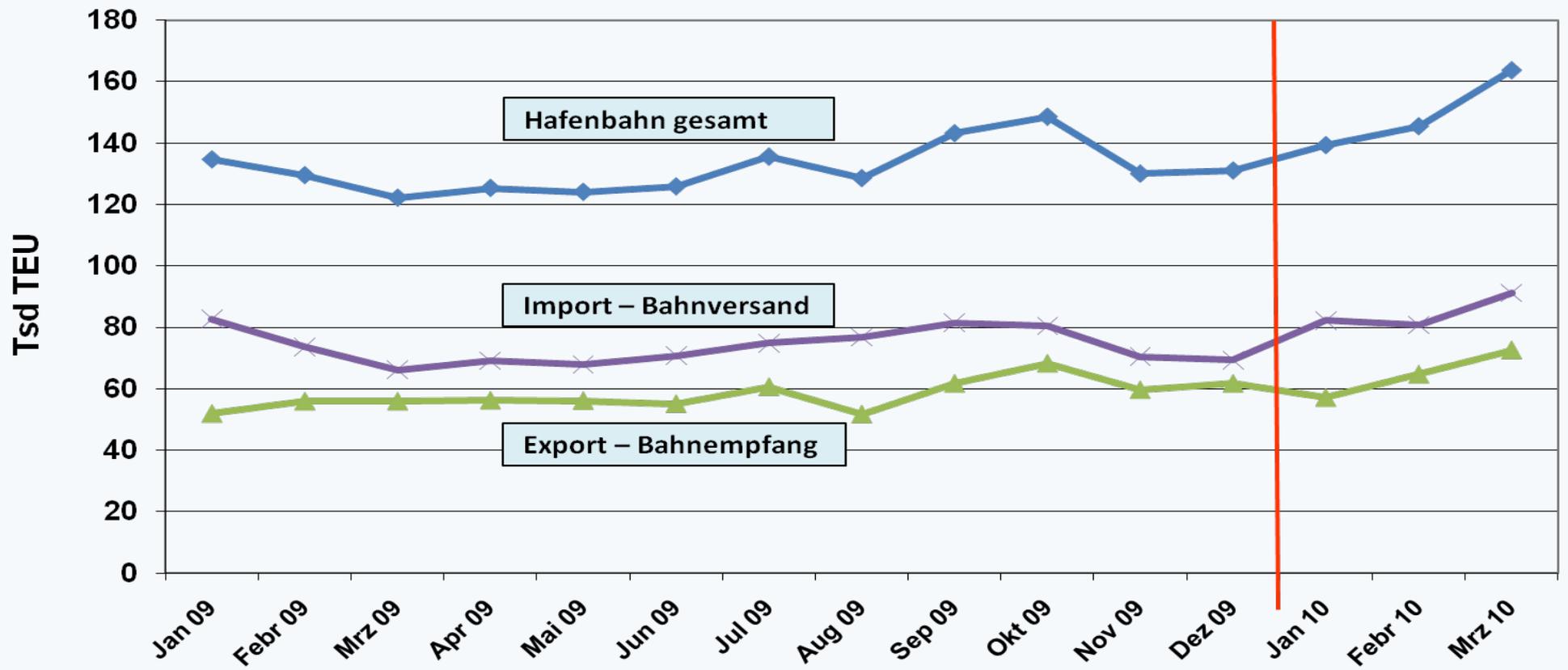
## Hamburger Hafenbahn – Statistischer Überblick

Gleislänge	ca. <b>300 km</b>	(+ 160 km in privaten Anschlüssen)
Weichen	ca. <b>880</b>	(+ 650 in privaten Anschlüssen)
Ingenieurbauwerke	<b>61</b>	(incl. kombinierter Ingenieurbauwerke)
Rangier- / Ablaufsysteme	<b>3</b>	Systeme mit <b>6</b> Stellwerken
Züge pro Tag	<b>205</b>	
Waggons pro Tag	ca. <b>5.000</b>	
Eisenbahnverkehrsunternehmen	<b>75</b>	
Transportanteil am Gesamthafenumschlag	<b>ca. 30 %</b>	
Anteil am nationalen Schienengüterverkehr	<b>ca. 12 %</b>	des deutschen Schienengüterverkehrs haben Quelle oder Ziel im Hamburger Hafen

Stand: 01.05.2010



## Entwicklung Containerverkehr / TEU - Hafenbahn





# Masterplan 2015

Forderungen aus dem Masterplan

## 1. Verbesserung der Bahnprozesse / Produktion

1. Straffung der Organisation (Slotverfahren, Fahrplan)
2. Optimierung der Zollprozesse
3. Leistungsbezogene Tarifierung (Entgeltsystem)

## 2. Modernisierung, Anpassung und Ausbau der Infrastruktur

1. Ausbau der Terminals, Modernisierung und Ausbau Hafenbahn
2. im Hinterland Infrastrukturaus- und Neubau im Netz der DB AG
3. Optimierung der Schnittstellen Terminal – Hafenbahn - DB Netz

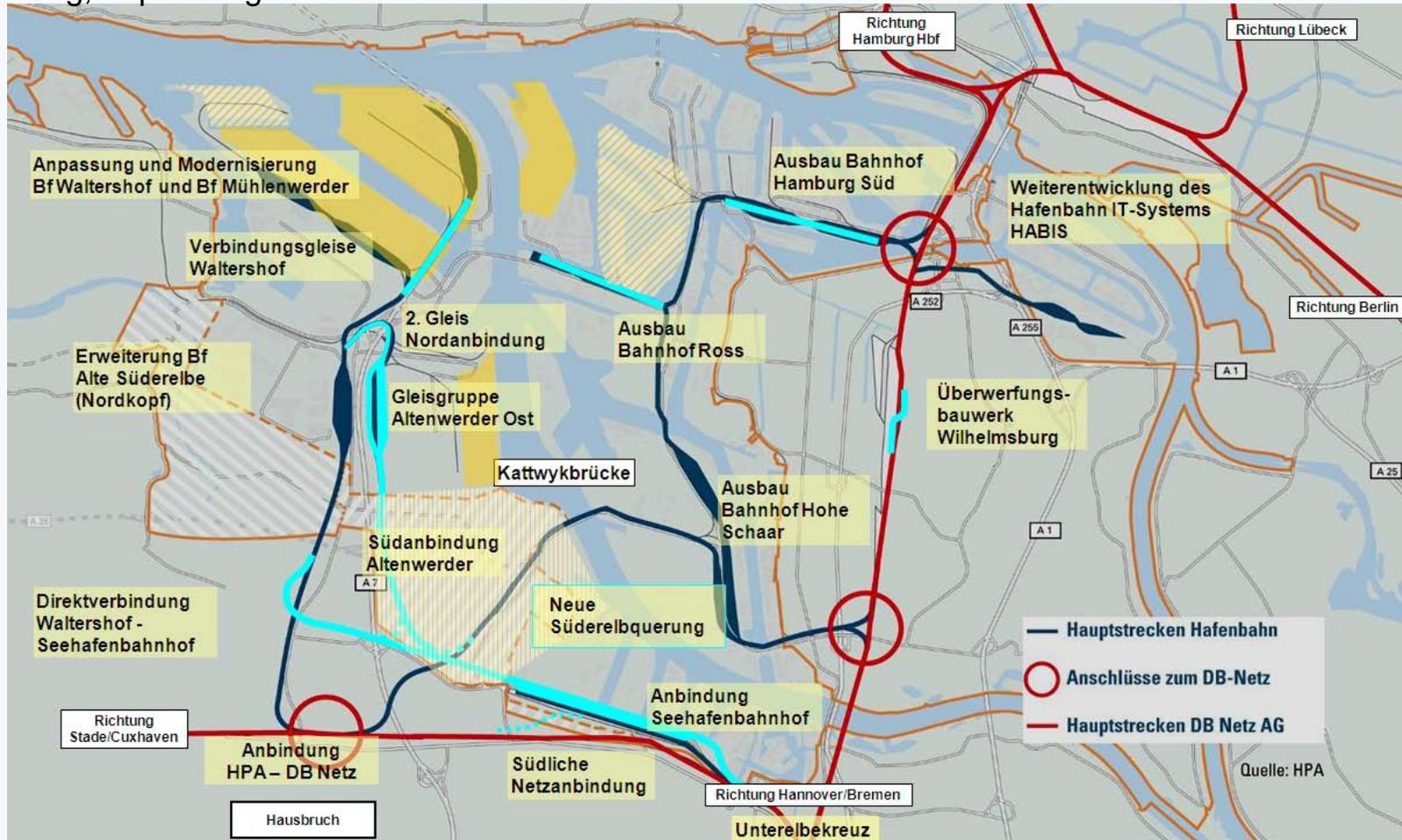
## 3. Fortführung des Masterplanprozesses

**Monitoring der Umsetzung der Einzelmaßnahmen**



# Masterplan 2015

Modernisierung, Anpassung und Ausbau der Infrastruktur





# Masterplan 2015

Aus- und Neubau der Hinterlandstrecken (DB Netz)

## 1. Umsetzungsstufe - kurzfristig / zeitnah umzusetzen, Beispiele:

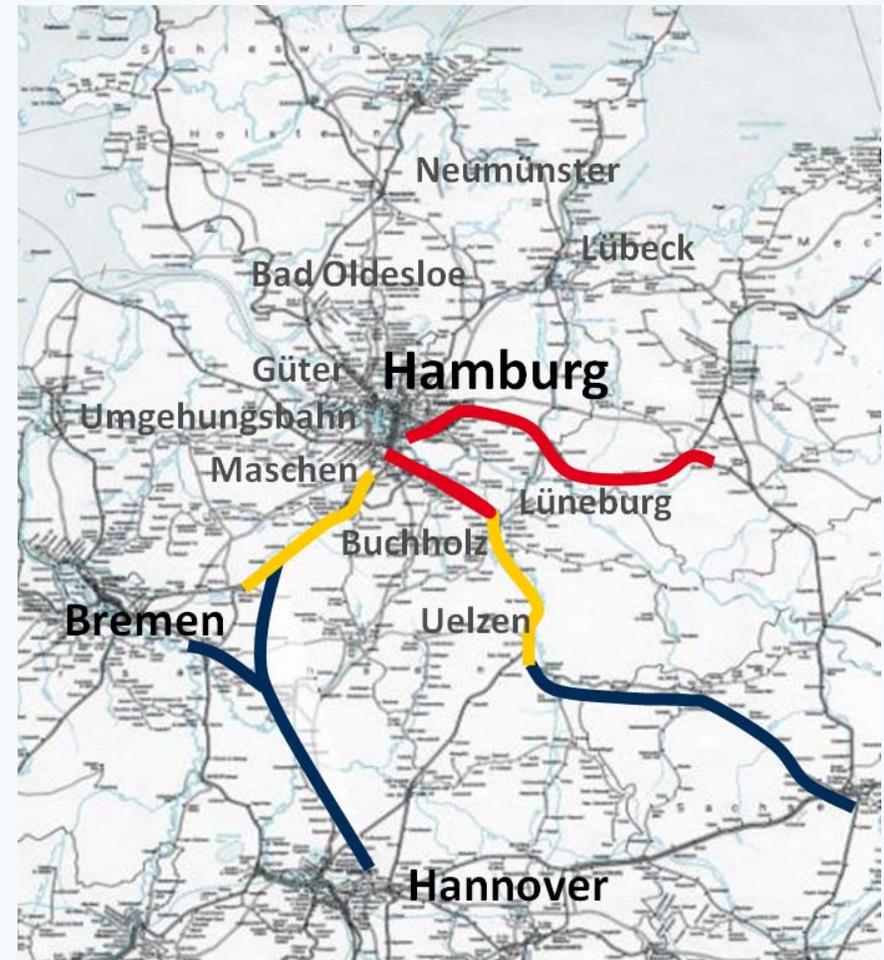
- dreigleisiger Ausbau Stelle/Lüneburg
- Ausbau der Strecke Hausbruch
- Überholgleise für Güterverkehr Hamburg/ Berlin

## 2. Umsetzungsstufe – mittelfristig umzusetzen, Beispiele:

- Neubau Y-Trasse Hamburg/ Bremen/ Hannover
- Zweigleisiger Ausbau Uelzen/Stendal

## 3. Umsetzungsstufe – langfristig, Beispiele:

- drei- bis viergleisiger Ausbau Stelle/Uelzen
- Ausbau Harburg/Lauenbrück





## Europäische Schienenkorridore    TEN-Initiative    Deutsche Seehäfen

- ⚓ Die Haupthinterlandverbindungen der Deutschen Seehäfen sind in den übergeordneten europäischen Netzen nicht ausreichend abgebildet oder zielen an den tatsächlichen Hauptrelationen vorbei
- ⚓ Problem Wettbewerbsverzerrung: Für Rotterdams Hauptrelation über die Rheinschiene nach Genua sowie über Duisburg nach Osteuropa sind bereits nahezu sämtliche EU-Korridore eingerichtet
- ⚓ Initiative: Ergänzung der TEN-T-Netze durch Schließen von Lücken zwischen den bestehenden europäischen Netzen für die Hauptrelationen der deutschen Seehäfen; dabei Berücksichtigung bestehender Ausbau- und Finanzierungsprogramme
- ⚓ Beschluss der KüWiVerMinKo zur Unterstützung der Initiative ; Konferenz der norddt. Ministerpräsidenten, Senat der FHH, Kontakte auf Arbeitsebene mit Brüssel, politische Kontakte in Vorbereitung



# Deutsche Seehäfen: Ergänzungen der prioritären TEN-T Korridore



Stand: 11.11.09



# Deutsche Seehäfen: Ergänzungen der prioritären TEN-T Korridore



Stand: 06.11.09



## Modal Split (Container im Hinterlandverkehr)

		2006	2007	2008	2009
	Feeder/Barge	30%	31%	30%	22%
	Bahn 	23%	24%	25%	27%
	LKW	47%	45%	45%	51%
	Gesamt in Mio. TEU	6.856	7.640	7.594	5.829
	Feeder/Barge	39%	40%	41%	44%
	Bahn 	10%	10%	11%	10%
	LKW	51%	50%	48%	51%
	Gesamt in Mio. TEU	8.500	9.449	9.315	8.310
	Feeder/Barge	32%	33%	32%	
	Bahn 	10%	10%	11%	
	LKW	58%	57%	57%	
	Gesamt in Mio. TEU	5.447	5.633	5.778	



## Transportaufkommen im Eisenbahn-Wechselverkehr

1000 t	2008	Deutsche Seehäfen	Antwerpen	Rotterdam/ Amsterdam
	Polen	1.246	176	325
	Tschechien	3.768	21	507
	Slowakei	461	3	190
	Ungarn	611	25	94
	Σ 7.427	6.086	225	1116

**Marktanteil 2008**                      **81,94%**                      **3,03%**                      **15,03%**

1000 t	2009	Deutsche Seehäfen	Antwerpen	Rotterdam/ Amsterdam
	Polen	821	100	176
	Tschechien	3.483	14	364
	Slowakei	194	1	111
	Ungarn	345	20	55
	Σ 5.684	4.843	135	706

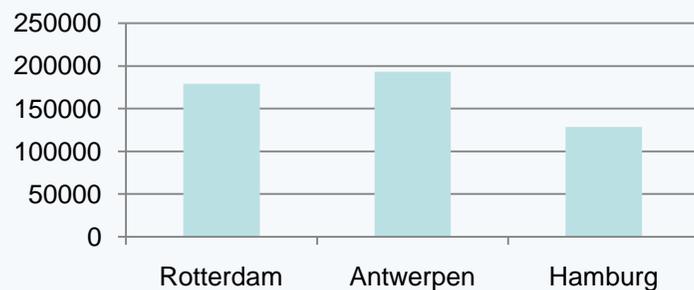
**Marktanteil 2009**                      **85,20%**                      **2,38%**                      **12,42%**  
    **+ 3,3%**                      **- 0,7%**                      **- 2,6%**

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr  
 Marktbeobachtung, Ost-West Eisenbahngüterverkehr  
 Stand: April 2010

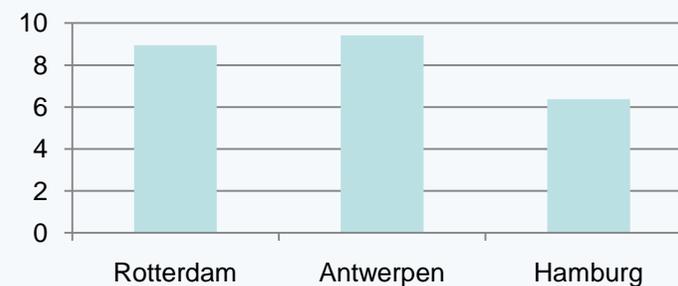


## Umweltvergleich: Seehafenhinterlandverkehr nach Prag

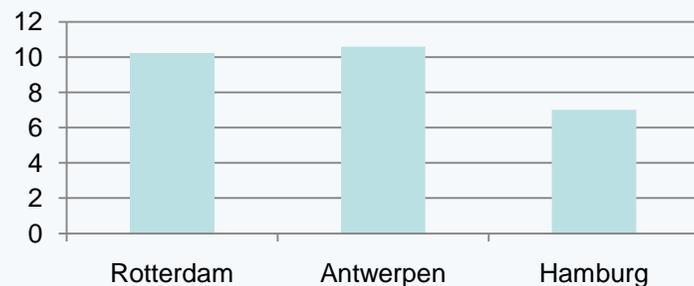
### Primärenergie [MJ]



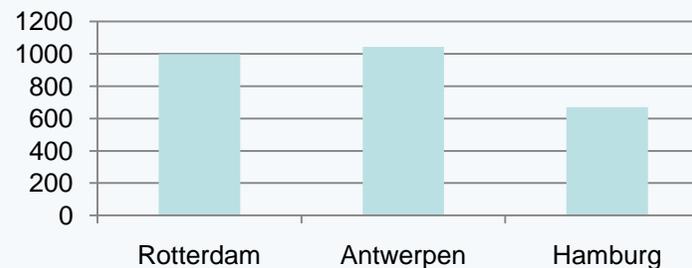
### CO2 [t]



### NOx [kg]



### Entfernung [km]



Containerzug 1600 t / Berechnung mit EcoTransIT.org / 01.06.2010





## Umweltvergleich Hamburg – Koper / Venedig

	Hamburg – Prag	Koper – Prag	Hamburg – München	Koper – München	Venedig – München (Brenner)	Venedig – München (Tauernbahn)	Hamburg – Budapest	Koper – Budapest
<b>Entfernung [km]</b>	700	989	790	610	560	574	1290	680
<b>Relative Entfernung (Hamburg = 100 %)</b>	100 %	141 %	100 %	77 %	71 %	73 %	100 %	53 %
<b>Besondere Steigungen (&gt;12,5 ‰) [%]</b>	/	Koper – Presnica (Koperbahn): 25 ‰ Presnica – Divaca: 20 ‰	/	Koper – Presnica: 25 ‰ Presnica – Divaca: 20 ‰ Karawanken line: >25 ‰ Tauernbahn: 30 ‰	Brenner: 31 ‰	Udine – Tarvisio: 19 ‰ Tauernbahn: 30 ‰	/	Koper – Presnica: 25 ‰ Presnica – Divaca: 20 ‰
<b>Max. Zuglänge [m]<sup>1</sup></b>	600	500	600	500	540	600	600	500
<b>Max. Nutzlast [t]</b>	1000	800	1000	600	750	700	1000	800
<b>Max. Anzahl TEU</b>	90	75	90	75	81	90	90	75
<b>Theoretischer Energiebedarf</b>	17771 kWh	27466 kWh	20048 kWh	23534 kWh	16773 kWh	23313 kWh	32817 kWh	18917 kWh
<b>Energieerzeugung im Kraftwerk</b>	23142 kWh	36169 kWh	25637 kWh	31059 kWh	22535 kWh	30899 kWh	43212 kWh	30989 kWh
<b>CO2 Ausstoß pro Fahrt</b>	9026 kg	14106 kg	9998 kg	12113 kg	8788 kg	12051 kg	16853 kg	10588 kg
<b>CO2 Ausstoß pro Tonne Fracht bei max. Auslastung</b>	9,03 kg/Tonne	17,63 kg/Tonne	10,00 kg/Tonne	20,19 kg/Tonne	11,72 kg/Tonne	17,22 kg/Tonne	16,85 kg/Tonne	13,24 kg/Tonne
<b>CO2 Ausstoß pro TEU-Stellplatz</b>	108,74 kg/TEU	213,73 kg/TEU	120,46 kg/TEU	242,26 kg/TEU	141,75 kg/TEU	207,77 kg/TEU	203,04 kg/TEU	160,43 kg/TEU
<b>CO2 Ausstoß pro Zug-km</b>	12,89 kg/Zugkm	14,26 kg/Zugkm	12,66 kg/Zugkm	19,86 kg/Zugkm	15,69 kg/Zugkm	20,99 kg/Zugkm	13,06 kg/Zugkm	15,57 kg/Zugkm



## BMVBS-Studie – Nutzen-Kosten-Verhältnis von 17

Die Untersuchung des BMVBS „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg, Mai 2009“ hat ein Ausbaupaket erarbeitet und dafür ein weit überdurchschnittliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 17 belegt.

Darin sind besonders dringende Projekte mit noch unsicherer Finanzierungsbasis enthalten.

### Dringende Projekte mit noch unsicherer Finanzierungsbasis:

 **Kreuzungsbauwerk in Wilhelmsburg (Unterwerfungsbauwerk)**

– zum niveaufreien Queren von Zügen des westlichen Hafens Richtung Osteuropa und Skandinavien

 **Überwerfungsbauwerke oder alternative Maßnahmen in Harburg**

– zur Entflechtung von Transit- und Hafenverkehren im Großknoten Harburg/Maschen

 **Zusätzliches Umfahrgleis des Rangierbahnhofs Maschen in der Süd-Nord-Richtung**

– zur Entflechtung von Transit- und Hafenverkehren im Großknoten Harburg/Maschen (Sofortprogramm ???)



Karte 3: Belastung des Schienennetzes der Eisenbahnen durch Güterzüge 2005



## Warum NE-Finanzierung? (1/2)

🚂 Streckennetz DB Netz AG: 33.721 km

🚂 Streckennetz NE-Bahnen: 4.200 km

→ 11% des deutschen Schienennetzes sind NE-Netze

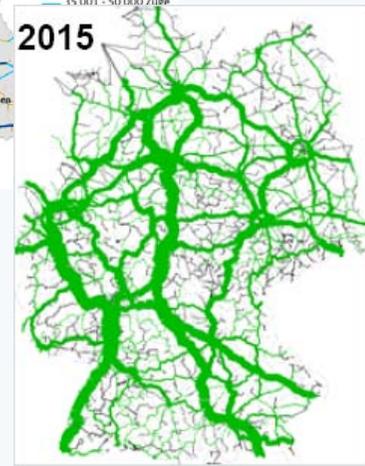
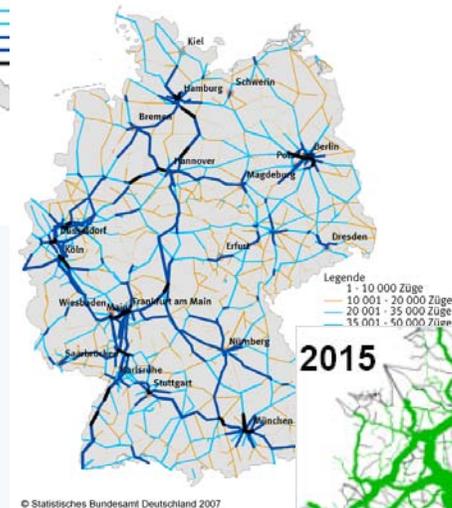
🚂 Größtes NE-Netz: 320 km

🚂 Teil von Wertschöpfungsketten

🚂 Überregionale bundesweite Bedeutung (**ca. 12 %** des deutschen Schienengüterverkehrs haben Quelle oder Ziel im Hamburger Hafen)

🚂 Prognostiziertes Wachstum braucht NE Netze (65% der NE-Netze werden ausschließlich für den Güterverkehr genutzt) – Engpässe beseitigen, Flexibilität gewinnen

Karte 1: Belastung des Schienennetzes der Eisenbahnen, insgesamt 2005





## Warum NE-Finanzierung (2/2)

🚢 Situation der DB Netz:

Sicherstellung der Finanzierung durch §87e (4) GG:

*„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, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“*

🚢 Und die NE-Bahnen?

Keine verbindliche und einheitliche gesetzliche Grundlage für Finanzierung

NE Bahnen finanzieren Infrastruktur überwiegend selbst → Abhängig von der Finanzausstattung der Eigentümer

**→ Missverhältnis in der Gleichberechtigung → Nachteil für Deutschland**



## **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**

HPA Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4

20457 Hamburg

[www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

Harald Kreft

Tel.: +49 40 42847-2543

Fax: +49 40 42847-2546

E-Mail: [harald.kreft@hpa.hamburg.de](mailto:harald.kreft@hpa.hamburg.de)

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Durch eine neue Investitionspolitik zu mehr Verkehr auf der Schiene**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Die Eisenbahn ist nachweislich umwelt- und klimafreundlicher als Pkw, Lkw und Luftverkehr. Im Vergleich pro Personenkilometer ist der Schienenverkehr beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß mehr als doppelt so effizient wie der Pkw und fast dreimal klimaschonender als das Flugzeug. Im Güterverkehr ist die Schiene mehr als viermal klimafreundlicher als der Lkw und stößt pro Tonnenkilometer rund 60-mal weniger Klimagase aus als das Flugzeug. Die Schiene hat ihren Umweltvorteil dabei in den vergangenen Jahren sogar noch ausbauen können. Die Verlagerung von Verkehr von der Straße und dem Flugzeug auf die Schiene ist damit ein wichtiger Beitrag zum Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Um diesen Mehrverkehr auf der Schiene zu erreichen, ist ein effizienter Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig.

Der Verkehrsinvestitionsbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) weist über 37 Mrd. Euro als noch zu leistende Ausgaben für die Fertigstellung der Bedarfsplanprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 bzw. im Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes von 2004 aus. Bei einer Fortschreibung der derzeitigen Ausgaben aus dem Bundeshaushalt von jährlich etwas über 1 Mrd. Euro für Neu- und Ausbauprojekte könnte demzufolge der Vordringliche Schienenbedarf erst nach 2040 fertiggestellt werden, da eine Deckungslücke von mindestens 23 Mrd. Euro besteht. Allein das Projekt Stuttgart 21 verteuerte sich innerhalb eines Jahres von 2,8 auf 4,09 Mrd. Euro. Auch die Deutsche Bahn AG (DB AG) geht davon aus, dass eine Realisierung des Bedarfsplanes bis 2025 – also immer noch zehn Jahre nach Ende des derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) – nur dann möglich ist, wenn rund 1,8 Mrd. Euro pro Jahr aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt werden.

Der Verkehrsinvestitionsbericht listet auch derzeitig auftretende bzw. kurzfristig absehbare Engpässe in den Schienenwegen des Bundes auf. Hier fällt auf, dass die Investitionsschwerpunkte nicht mit den identifizierten Engpässen übereinstimmen. In den Knoten Bremen, Hamburg und Hannover ist kein Ausbau erkennbar. Der Ausbau entlang der Oberrheintrasse zwischen Basel und

Karlsruhe geht nur schleppend voran und wird beim derzeitigen Ausbautempo erst lange nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels fertig. Der viergleisige Ausbau der Strecke zwischen Augsburg und München zieht sich nun schon über zehn Jahre hin. Die Engpassbeseitigung im Knoten Fürth unterbleibt, dafür wird auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Ilmenau ein Tunnel nach dem anderen gebohrt, obwohl auf der Strecke voraussichtlich nur 1,5 Fernzüge pro Stunde fahren sollen.

Der Bundesrat hat am 5. März 2010 in seiner einstimmig angenommenen Entschließung „Zukunft der Bahn sichern“ festgestellt, dass die Schieneninfrastruktur seit Jahren unterfinanziert ist und fordert, dass die Trassenerlöse und Stationsentgelte ausschließlich für die Bahninfrastruktur verwendet werden, dass die Bundesnetzagentur bei der Kontrolle der Stations- und Trassenpreise gestärkt wird, dass für regionale Schienenstrecken neue Betreibermodelle ermöglicht werden sollen und dass nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur vom Bund mitfinanziert werden soll. Zudem begrüßen die Länder, die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP angekündigte Prüfung des Modells des Deutschland-Taktes.

Die Verkehrsministerkonferenz vom 14./15. April 2010 hat für den Bereich der Schiene festgestellt, dass die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans derzeit in hohem Maße unterfinanziert sind und den verkehrlichen Anforderungen der Zukunft im Schienenbereich nicht Rechnung getragen werden kann.

Die bisherige unkoordinierte Realisierung von Einzelprojekten im Bereich der Bundesschienenwege ist falsch, weil sie nicht berücksichtigt, dass die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes maßgeblich von der Kapazität der Engpässe bestimmt wird. Außerdem werden bei den Planungen keine Zielfahrpläne berücksichtigt, die integrale Taktverkehre ermöglichen, mit denen die Reisezeiten flächendeckend gesenkt werden können.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- für fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu sorgen durch eine Beendigung der Subventionierung des Luftverkehrs durch Einführung einer Energiebesteuerung (Kerosinsteuer) und einer Mehrwertsteuer auf Auslandsflüge und die Ausweitung der Lkw-Maut auf Transporter ab 3,5 Tonnen und schrittweise über Bundesstraßen langfristig auf das gesamte Straßennetz,
- die volle Einbeziehung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern zu forcieren und sich für die Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie und für eine Aufnahme von Lärmkosten bei der Revision des ersten Eisenbahnpakets einzusetzen,
- für den Schienenpersonenfernverkehr die Planungsgrundsätze des Deutschland-Taktes zugrunde zu legen und dabei zusätzliche Güterverkehrstrassen als Bestandteil der Strategie einzuplanen,
- die Investitionsschwerpunkte beim Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastrukturprojekten derart zu verändern, dass der Beseitigung akuter Engpässe und damit Projekten mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis Priorität eingeräumt wird,
- kurzfristig und mit höchster Priorität die Projekte anzugehen, die im Verhältnis zu den eingesetzten Finanzmitteln den höchsten Zuwachs an Personen- und Tonnenkilometern erwarten lassen und Projekte, die diese Kriterien nicht erfüllen, zeitlich zu schieben,
- Neu- und Ausbauprojekte nach der Maßgabe eines umfassenden präventiven Lärmschutzes nur noch ohne Anrechnung des Schienenbonus bei der Berechnung des Schallpegels zu realisieren,

- die Ausrüstung der internationalen Korridore mit dem Zugleit-/Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS zu beschleunigen,
- kurzfristig ein Wachstumsprogramm für den Schienengüterverkehr mit dem Ausbau von Alternativrouten und der Beseitigung von Engpässen in den Knoten aufzulegen,
- den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) aus Bundesmitteln zu fördern,
- regionale Schienennetze mit einem Finanzausgleich an die Länder zu übertragen,
- die Halbierung der Mittel für den Kombinierten Verkehr zurückzunehmen und stattdessen die Mittel auf 200 Mio. Euro pro Jahr zu erhöhen und das Gleisanschlussprogramm zu verbessern und flexibler zu gestalten,
- die Zielvorgabe der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zu einer Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2015 gegenüber 1997 mit konkreten Zielen hinsichtlich des Kapazitätswachses und der Wettbewerbsintensität im Schienengüterverkehr zu unterfüttern,
- über einen Beschluss in der Hauptversammlung oder im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG dafür zu sorgen, dass die Gewinne der Infrastruktursparten der DB AG ab dem 1. Januar 2011 nicht mehr an die DB-Konzernholding abgeführt werden, sondern im Netz und den anderen Infrastruktureinrichtungen verbleiben,
- die Rechte der Bundesnetzagentur zu stärken und dabei insbesondere:
  - Beschlusskammern nach dem Vorbild der anderen regulierten Sektoren einzurichten,
  - eine Anreizregulierung bei den Trassenpreisen einzuführen,
  - die Legitimität der Regulierungsentscheidungen einschließlich des Sofortvollzuges zu stärken,
  - das Instrument der Rahmenverträge in der Art zu schärfen, dass Marktteilnehmer auch Planungssicherheiten für Investitionen in neue Eisenbahnfahrzeuge erhalten, für die mehrjährige Lieferfristen gelten,
- die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz so zu überarbeiten, dass eine unabhängige und transparente Kontrolle der Mittelverwendung auf der Basis überprüfbarer Kriterien möglich wird,
- die Mittel für den Neu- und Ausbau von Bedarfsplanprojekten auf insgesamt 2 Mrd. Euro aufzustocken, von denen 500 Mio. Euro als zinslose Darlehen gewährt werden sollen, wobei die Aufstockung gebunden ist an eine strikte Befolgung der neuen Planungsgrundsätze,
- dafür zu sorgen, dass die Schiene auch zukünftig über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft 38 Prozent aus den Nettoeinnahmen der Lkw-Maut erhält.

Berlin, den 8. Juni 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

## Begründung

Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene wird maßgeblich durch Verzerrungen im intermodalen Wettbewerb mit dem Straßen- und dem Luftverkehr behindert. So muss z. B. für jeden gefahren Kilometer auf der Schiene eine Trassengebühr entrichtet werden, während der Lkw bisher nur auf Autobahnen und erst ab einem Gesamtgewicht von 12 Tonnen Maut zahlen muss. Und während für eine grenzüberschreitende Eisenbahnfahrt der volle Mehrwertsteuersatz fällig wird, entrichtet der Luftverkehr gar keine Mehrwertsteuer bei grenzüberschreitenden Flügen. Die Subventionierung des Luftverkehrs durch die nicht erhobene Kerosinsteuer beläuft sich nach Angaben des Umweltbundesamts auf 6,9 Mrd. Euro jährlich.

Alle Verkehrsträger erzeugen externe Kosten in Form von Klimaschäden, Luftschadstoffen, Lärm, Flächenverbrauch, Zerschneidungswirkung und ungedeckte Gesundheitskosten. Diese Kosten sollten verursachergerecht angelastet werden. Für den Lkw-Verkehr liegt ein Vorschlag der EU-Kommission für die Einbeziehung der externen Kosten vor, der zwar unzureichend ist, aber einen Schritt in die richtige Richtung darstellt. Daher sollte Deutschland seine Blockade aufgeben. Ebenso sollte Deutschland eine Anlastung von Lärmkosten im Rahmen der Revision des ersten Eisenbahnpakets unterstützen und den Schienenbonus, wie im Koalitionsvertrag angekündigt, rasch abschmelzen.

Es fehlt in Deutschland im Gegensatz zur Schweiz eine weit vorausschauende Infrastrukturpolitik, die die netzweite Fahrplanoptimierung in den Mittelpunkt stellt und nicht Einzel-Bauvorhaben isoliert betrachtet. Der Schlüssel dazu heißt Deutschland-Takt. Pünktlich, häufig und zügig – das sind die Anforderungen, die Fahrgäste an zeitgemäßen Schienenverkehr stellen. Der Deutschland-Takt ist das Projekt, das die Grundlagen dafür schaffen will, um diese Kundenanforderungen in Deutschland flächendeckend und auf hohem Niveau erfüllen zu können. Ziel des Deutschland-Takts ist, das Zugangebot durch einen integralen Taktfahrplan bundesweit so zu verknüpfen und zu vertakten, dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Vom ICE über die Regionalbahn bis hin zum Bus in der Fläche entstehen so verlässliche Reiseketten. Voraussetzung dafür ist, dass die Zugangebote der verschiedenen Anbieter im Nah- und Fernverkehr vorausschauend koordiniert werden. Der Deutschland-Takt sollte daher zum Planungsgrundsatz für den Neu- und Ausbau von Schieneninfrastruktur erhoben werden. In seine Erarbeitung sind die Nutzer, also die Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Anfang an einzubeziehen. Dabei muss dafür gesorgt werden, dass die Vertreter der privaten Bahnen die gleichen Mitspracherechte erhalten wie die Vertreter der Transportgesellschaften der Deutschen Bahn AG.

Der Neu- und Ausbau von Schnellfahrstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr soll nur noch dann erfolgen, wenn diese für die Verwirklichung eines integralen Taktfahrplans sinnvoll sind und damit eine Netzwirkung entfalten. Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 oder eine Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, die für den normalen Güterverkehr nicht nutzbar ist, sollen nicht realisiert werden. Aufgrund der knappen Haushaltsmittel sind solche Projekte aber in jedem Fall zurückzustellen bis alle Projekte, die eine zeitnahe Erhöhung der Kapazität bewirken, umgesetzt sind. Bestandteil des Deutschland-Taktes muss daher von Anfang an eine zügige Ausrüstung der internationalen Korridore mit ERTMS/ECTS sein, wie es die Schweiz vormacht. Damit werden zusätzliche Kapazitäten im bestehenden Schienennetz gehoben, ohne dass ausgebaut werden muss.

Durch einen Taktverkehr im Personenverkehr kann auch der Güterverkehr auf vielen Strecken im Takt fahren, wenn die Geschwindigkeit des Personen- und des Güterzugs gleich sind. Außerdem sind Überholgleise einzuplanen, um Mischverkehre mit unterschiedlichen Streckengeschwindigkeiten zu ermöglichen. Der Güterverkehr braucht darüber hinaus genügend freie Kapazitäten

für Spot-Verkehre, die kurzfristig angemeldet werden. Ein gesamthafter Planungsansatz nach dem Modell des Deutschland-Taktes muss daher auch dafür sorgen, dass die Kapazitäten des Schienengüterverkehrs stark zunehmen. Denn hier gibt es heute schon die höchsten Überlastungen und das größte Wachstumspotenzial. In diesem Zusammenhang ist es zentral, Alternativrouten für den Schienengüterverkehr zu bauen, mit denen zusätzlicher Güterverkehr in Nord-Süd-Richtung z. B. durch den Ausbau von Uelzen-Stendal und die Elektrifizierung von Reichenbach–Hof–Regensburg an den überlasteten Knoten Hannover und Würzburg vorbei geführt werden kann. Außerdem müssen die Eisenbahnnetze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) in eine Ausbaustrategie einbezogen werden und aus Bundesmitteln gefördert werden. Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen unabhängig von ihrer Eigentümerstruktur sollen dabei bei der Beantragung von öffentlichen Mitteln für den Ausbau der Infrastruktur gleichgestellt werden.

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist ein wesentliches Instrument zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Die Halbierung der Bundesmittel für den Kombinierten Verkehr läuft massiv dem Ziel von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, zuwider, zusätzlichen Güterverkehr möglichst vollständig auf die Schiene zu verlagern. Statt die Mittel zu kürzen, müssen sie ausgeweitet werden. Dabei ist insbesondere auch eine Ausbaustrategie für dezentrale Umschlagsanlagen für den KV zu erarbeiten und umzusetzen.

Für das Gleisanschlussprogramm muss eine flexiblere Mittelgewährung vereinbart werden. Eine Garantie über eine bestimmte Transportmenge über einen Zeitraum von fünf Jahren kann von vielen Unternehmen, die gerne einen Gleisanschluss zu ihrem Werk legen lassen würden, nicht gewährleistet werden, da die Marktlage teilweise großen Schwankungen unterworfen ist. Zudem müssen die Anschlussweichen, die z. B. den Anschluss in ein elektronisches Stellwerk ermöglichen, zu 100 Prozent förderfähig gemacht werden.

Die Rechte der Bundesnetzagentur (BNetzA) müssen gestärkt werden, mit dem Ziel mehr Wettbewerb auf dem Schienennetz und damit mehr Verkehr auf der Schiene zu ermöglichen. Großvaterrechte für die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG sind dabei abzuschaffen, um diese nicht gegenüber Newcomern zu bevorzugen. Die Bundesnetzagentur sollte dabei die Möglichkeit erhalten, die Trassenpreise nach dem Prinzip der Anreizregulierung festzusetzen statt der bisherigen Kostenzuschlagsregelung. In jedem Fall muss die Transparenz über die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen tatsächlich entstandenen Kosten wirksam erhöht werden. Der Zugang zu allen Serviceeinrichtungen einschließlich z. B. der Terminals für den Kombinierten Verkehr ist dabei diskriminierungsfrei zu regeln. Durch eigene Beschlusskammern nach dem Vorbild der anderen regulierten Sektoren sollen Regulierungsentscheidungen schneller rechtsicher vollzogen werden. Regulierungsentscheidungen müssen zukünftig schneller zur Planungssicherheit für Eisenbahnverkehrsunternehmen führen anstelle des jetzigen Zustandes, in der jegliche Regulierungsentscheidung von den DB Infrastrukturtöchtern letztinstanzlich beklagt werden kann und somit je nach zeitlicher Dauer der Hauptsacheverfahren erst nach bis zu 5 Jahren Rechts- und Planungssicherheit erlangt wird. Für die Rahmenverträge gilt, dass sie durch Unflexibilität und geringer Vorlaufzeit eine hohe Hürde für Newcomer bedeuten. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) sind dementsprechend umfassend zu reformieren, um der BNetzA effizientere Regulierungsinstrumente für den Eisenbahnsektor an die Hand zu geben als es heute der Fall ist.

Die Überprüfung des Bedarfsplans Schiene, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung derzeit vornimmt, sollte dazu genutzt werden, regionale Schienennetze zu identifizieren, die mit einem finanziellen Aus-

gleich an die Länder übertragen werden. Die Übertragung könnte im Zusammenhang mit der Revision der Regionalisierungsmittel erfolgen.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die Schiene ist bisher für die parlamentarische Kontrolle weitgehend intransparent und hat keine ausreichend klaren Kriterien, anhand derer der Bund als Geldgeber, den Netzzustand wirklich überprüfen könnte. Er enthält auch keine wirksamen Sanktionen bzw. Pönalen für die Nichterreichung vorgegebener Qualitätsstandards. So sollte insbesondere auch der Zustand der Eisenbahnbrücken im Rahmen der LuFV überprüft werden. Dies muss sich für die nächste Periode der LuFV ändern. Der Finanzierungsbedarf für die nächste LuFV-Periode sollte auf der Basis des Schienennetzes nach einer Abstufung regionaler Netze durch ein unabhängiges Gutachten festgelegt werden.

Der Finanzbedarf für Neu- und Ausbauprojekte ist deutlich höher als die im Mittel der letzten Jahre zwischen 1,1 und 1,3 Mrd. Euro bereitgestellten Finanzmittel. Eine Aufstockung der Mittel ohne eine Kurskorrektur in der Infrastrukturpolitik insbesondere im Hinblick auf Großprojekte, die kaum verkehrlichen Nutzen versprechen, lehnt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab. Durch einen Verbleib der Gewinne der Infrastruktursparten im Netz stehen zusätzliche Mittel für den Infrastrukturausbau zur Verfügung. Diese könnten z. B. für die Umsetzung von Projekten außerhalb des Bedarfsplans genutzt werden, wie sie das Wachstumsprogramm der DB Netz AG vorsieht. Außerdem fordert die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine Umstellung der Finanzierung von Neu- und Ausbauprojekten auf teilweise zinslose Darlehen (Bundestagsdrucksache 17/543).

Der Plan der Bundesregierung, die Mauteinnahmen ausschließlich für Straßenbaumaßnahmen zu verwenden und die Schieneninvestitionen für Neu- und Ausbauprojekte damit vollständig aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren, würde zu einem Ungleichgewicht in der Investitionspolitik führen. Denn Schieneninvestitionen würden dann vollständig dem zukünftigen Diktat der Schuldenbremse im Bundeshaushalt unterworfen, während für die Finanzierung der Bundesfernstraßen ein Schattenhaushalt aufgebaut würde, der von den Schwankungen der Haushaltslinien unabhängig bliebe. Die Mischfinanzierung von Straße, Schiene und Wasserstraße aus den Lkw-Mauteinnahmen hat sich bewährt und sollte daher beibehalten werden.





**Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 4. Juni 2010 in Hamburg**  
**Top 8 (Dr. Klaus Baur)**

---

Meine Damen und Herren,

das Allianz pro Schiene-Jubiläum ist heute schon mehrfach angeklungen. Sie haben in Ihren Unterlagen die aktuelle Ausgabe des Privatbahn-Magazins, das unserem Geburtstag sogar die Titelgeschichte gewidmet hat. Viele von Ihnen sind dort mit Testimonials und Grußworten zitiert oder haben Anzeigen geschaltet. Insgesamt ergibt sich ein sehr vielschichtiges, aber auch sehr positives Bild von der Allianz pro Schiene. Ich glaube, wir alle können zu Recht stolz auf unsere Allianz pro Schiene sein.

Der Chefredakteur des Privatbahn-Magazins, das ja auch Fördermitglied der Allianz pro Schiene ist, ist heute hier anwesend. Das haben Sie gut gemacht, Herr Vössing, danke schön!

Neben dem schönen Cover haben Sie innen innen drin noch ein Poster beigelegt, auf dem alle Fördermitglieder mit ihrem Logo abgedruckt sind.

Auch ein weiterer Verlag hat, genau wie das Privatbahn-Magazin, von sich aus das Allianz pro Schiene-Jubiläum als Anlass für eine große Berichterstattung über unser Bündnis genutzt. Der DVV Media-Verlag hat für das Internationale Verkehrswesen und die Zeitschriften

**Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 4. Juni 2010 in Hamburg**  
**Top 8 (Dr. Klaus Baur)**

---

ETR und RailBusiness eine Sonderbeilage erstellt, die ebenfalls sehr schön und den genannten Zeitschriften beigefügt worden ist.

Unsere zentrale Festveranstaltung wird am 14. Juni abends in Berlin stattfinden. Alle, die hier im Raum sind, sind herzlich eingeladen. Falls Sie – aus was für Gründen auch immer – noch keine Einladung erhalten haben, wenden Sie sich an unseren Geschäftsführer Herrn Flege. Er kümmert sich.

Sein Kommen zugesagt hat unter anderem Bundesverkehrsminister Ramsauer. Er wird am 14. Juni, exakt 10 Jahre nach unserer Gründung, ein Grußwort an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Festveranstaltung richten.

Danken möchte ich auch denjenigen Firmen, die im Vorfeld unseres Jubiläumsjahres ihren Förderbeitrag erhöht haben und damit einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung unserer gemeinsamen politischen Arbeit geleistet haben. Die Allianz pro Schiene, und damit die Schienenbranche insgesamt, ist politisch nur so stark wie wir sie machen – das sollten wir nicht vergessen. Insofern hoffe ich auch in den kommenden 10 Jahren auf Ihre Unterstützung, bedanke mich noch einmal ganz herzlich bei Ihnen allen für die bisherige Unterstützung und wünsche uns allen, das die Allianz pro Schiene weiter wächst und gedeiht.

**Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 4. Juni 2010 in Hamburg**  
**Top 8 (Dr. Klaus Baur)**

---

Herr Kreft, bei dem ich mich ebenfalls noch einmal für die heutige Gastgeberschaft und Unterstützung bedanke, wird Ihnen jetzt den weiteren Ablauf schildern.

Vielen Dank und bis zum nächsten Mal in Berlin!