

Protokoll des Förderertreffens am 21.11.2007 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin



Die Förderer wurden vertreten durch:

Rolf Amann (**ABB** AG Mannheim);
 Dr. Dieter Klumpp (**ALSTOM** GmbH);
 Dietmar Knerr (**BeNex** GmbH);
 Peter Witt (**Bombardier** Transportation GmbH, Sitzungsleitung);
 Clemens Strangfeld (**BUG** Verkehrsbau AG);
 Jürgen Illing, Dr. Markus Ksoll, Dr. Markus Pennekamp (alle **Deutsche Bahn** AG);
 Axel-Björn Hüper (**DB** ProjektBau AG)
 Friedrich W. Gieseler (**DEVK** Versicherungen);
 Dr. Tim Koehne (**Durtrack** AG);
 Sebastian Belz (**econex** Verkehrsconsult GmbH);
 Rainer Kunze (**ERR** European Rail Rent GmbH);
 Christian Forster (**HSH** Nordbank AG);
 Martin Heiland (**IPG** Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH)
 Dr. Harald Schmittner (**Lokomotion** Gesellschaft für Schienenverkehr mbH);
 Thomas Engelen (**On Rail** GmbH);
 Erwin Stocker (**Robel** Bahnmaschinen GmbH);
 Rainer Kersten (**Sersa** GmbH);
 Prof. Dr. Lothar Fendrich (**Spitzke** AG);
 Gabriele Wirbel (**VDEF** Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen)
 Steffen Kerth (**VDV** Verband Deutscher Verkehrsunternehmen);
Externe Gäste: Sigmar **Gabriel** (Umweltminister, Vortrag); Mathias **Samson** (BMU); Armin **Keppel** (Eisenbahn-Bundesamt); Johannes **Keudel** (Josef Meyer Transport Technology AG); Sieghard **Schneider** (Eisenbahn-Systemtechnik); Annette **Jordan** (SBB Cargo Deutschland GmbH);
Weitere Teilnehmer: Peter Donhauser, Armin Nagel, Dr. Christoph Seidelmann (alle Mitglieder des **Freundeskreises der ApS**); Richard Mergner (BUND), Wilfried Messner (BF Bahnen), Karl-Peter Naumann (Fahrgastverband Pro Bahn) (**ApS-Vorstand**); Dirk Flege, Dr. Andreas Geißler, Maren Herbst, Martin Roggermann, Nicole Reinsch (alle **ApS-Geschäftsstelle**).

Top	Ergebnis	Erledigung
1	<p>Begrüßung</p> <p>Der Sprecher des Förderkreises, Peter Witt, begrüßt die anwesenden Fördermitglieder sowie Gäste und kündigt den Gastredner Bundesumweltminister Sigmar Gabriel an.</p> <p>Von den vier seit dem Förderertreffen am 3. Mai eingetretenen neuen Fördermitgliedern BeNEX GmbH, Durtrack AG, Keolis Deutschland GmbH und POLZUG Intermodal GmbH stellen sich die beiden anwesenden Geschäftsführer Dr. Tim Köhne (Durtrack) und Dietmar Knerr (BeNEX) sich und ihr Unternehmen kurz vor.</p>	
2	<p>Jahresrückblick 2007</p> <p>Peter Witt bewertet das zu Ende gehende Jahr als ein erfolgreiches Jahr für die Allianz pro Schiene (Redemanuskript, siehe <u>Anlage 1</u>).</p>	
3	<p>Verkehrsträgerübergreifende Umweltdatenbank</p> <p>Dirk Flege stellt die neue, verkehrsträgerübergreifende Umweltdatenbank vor. Ziel der gemeinsam mit dem VDB und VDV auf den Weg gebrachten Datenbank ist, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> die Branche beim Umweltvorteil des Verkehrsträgers mit einer Stimme spricht (und nicht unterschiedliche Zahlen verwendet) 	

**Protokoll des Förderertreffens
am 21.11.2007 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin**



Top	Ergebnis	Erledigung
	<ul style="list-style-type: none"> nicht jedes Unternehmen/jeder Verband sich die Zahlen jeweils mühsam selbst zusammen suchen muss (Synergieeffekt). <p>Die Datenbank wird vom ifeu-Institut in Heidelberg mit Datensätzen bestückt und jährlich aktualisiert. Enthalten sind die wichtigsten Umweltkriterien pro Verkehrsträger. Nutzer dieser für die Mitglieder und Fördermitglieder der drei Verbände exklusiven Datenbank können sich die Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> verkehrsträgerübergreifend anzeigen lassen in Zeitreihen anzeigen lassen die angezeigten Daten in eine Excel-Tabelle exportieren zwischen dem Experten- und Geschäftsführermodus wechseln. <p>Bis zum Jahresende soll die Webbasierte Datenbank für die Allianz pro Schiene-(Förder-)mitglieder nutzbar sein.</p>	
5	<p>Vortrag Bundesumweltminister Sigmar Gabriel</p> <p>Der Bundesumweltminister betont in seiner Rede, dass die Verlagerung auf die Schiene eine besonders kostengünstige Maßnahme zum Klimaschutz darstellt. Er spricht sich in seiner Rede</p> <ul style="list-style-type: none"> für eine Entlastung der Bahnen bei der Stromsteuer aus erneut für eine Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes im Schienenpersonenfernverkehr aus. 	
5	<p>Diskussion mit dem Bundesumweltminister</p> <p>In der angeregten Diskussion mit den Fördermitgliedern betont der Bundesumweltminister, dass er sich für die kommenden Monate und Jahre einen intensiveren Dialog mit der Allianz pro Schiene wünscht. Beim Thema externe Kosten lässt er die Frage, ob durch die Internalisierung der externen Kosten Mobilität insgesamt teurer werden müsse, offen. Er betont jedoch, dass Internalisierung externer Kosten seines Erachtens dazu führen sollte, dass umweltschädlichere Verkehrsmittel teurer und umweltschonendere Verkehrsmittel günstiger werden sollten.</p>	
6	<p>Verschiedenes</p> <p>Die Fördermitglieder votieren per Handzeichen ohne Gegenstimme dafür, bei künftigen Förderertreffen sämtliche Mitgliedsverbände als Gäste einzuladen und nicht – wie bislang praktiziert – lediglich die im Vorstand vertretenen Mitgliedsverbände.</p>	(V) Flege (T) regelmäßig
<p>Berlin, den 26.11.2007</p> <p>.....</p> <p>Peter Witt (Versammlungsleiter)</p> <p>.....</p> <p>Dirk Flege (Protokoll)</p>		

Anlage 1 zum Protokoll des Allianz pro Schiene-Förderertreffens am 21. November 2007 in Berlin Redemanuskript Peter Witt (Jahresrückblick 2007, es gilt das gesprochene Wort)

Meine Damen und Herren,

das Jahr hat noch sechs Wochen, aber bereits jetzt können wir sagen, dass es aus Allianz pro Schiene-Sicht ein äußerst erfolgreiches Jahr ist.

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr wächst zweistellig und auch der Schienenpersonenverkehr kann – trotz WM-Sondereffekt im vergangenen Jahr – in diesem Jahr noch einmal zulegen. Wenn der Lokführerstreik bald beendet sein wird, was wir alle hoffen, wird der Schienengüterverkehr aller Voraussicht nach in diesem Jahr das sechste Jahr in Folge Marktanteile gewinnen.

Meine Damen und Herren, das ist ein historischer Wendepunkt. Wir erleben zur Zeit in Deutschland die Renaissance des Schienenverkehrs. Seit den 60iger Jahren hat es in Deutschland keinen Fünfjahreszeitraum gegeben, in dem der Schienengüterverkehr Marktanteile hinzugewonnen hat. Nach einem jahrzehntelangen Abwärtstrend wächst der Marktanteil der Güterbahnen seit Jahresende 2001 endlich wieder – von damals 15,7 Prozent auf wahrscheinlich knapp 18 Prozent in diesem Jahr.

Woran liegt das? Was sind die Gründe dafür, dass der jahrzehntelange Abwärtstrend gestoppt und sogar in einen Aufwärtstrend gedreht werden konnte?

Nun könnte ich es mir als Allianz pro Schiene-Vorstandsmitglied und Förderkreissprecher leicht machen und sagen: Seitdem es die Allianz pro Schiene gibt, geht es aufwärts mit der Schiene....

In der Tat zeigt die Marktentwicklungskurve nach oben seit unser Geschäftsführer Dirk Flege im Dezember 2001 die Arbeit aufgenommen hat. Aber so monokausal ist es natürlich nicht.

Es gibt eine Vielzahl von Gründen. Lassen Sie mich für den Güterverkehr die wichtigsten kurz benennen:

1. Seit der Jahrtausendwende fängt der **Wettbewerb der Güterbahnen untereinander** um die beste Lösung für den Kunden an zu greifen. Maßgeblich angestoßen hat diesen Prozess die Europäische Union. Unterm Strich lässt sich ganz klar sagen: Dieser intramodale Wettbewerb kommt dem Verkehrsträger zugute, er stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen gegenüber dem Hauptkonkurrenten, dem Lkw.
2. Die **Strategie** des marktbeherrschenden Anbieters, der **DB AG**, Verkehre stärker als in den früheren Jahren zu bündeln und auf die komplette Logistikkette zu setzen, greift. Die Railion AG wächst stark, die Wettbewerbsbahnen wachsen ebenfalls stark. Wenn Deutschlands größter Verkehrsanbieter mit einem intramodalen Güterbahnmarktanteil von am Jahresende voraussichtlich 80 Prozent kränkeln und von der Leistung her schrumpfen würde, ginge es der Branche nicht so gut wie jetzt.
3. Die **Bahnindustrie** hat innovative und marktfähige Fahrzeugkonzepte für den grenzüberschreitenden Verkehr entwickelt. 60 Prozent der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland sind mittlerweile grenzüberschreitend – Tendenz weiter steigend. In diesem Segment des Schienengüterverkehrs war der Zuwachs am größten, auch dank der in Deutschland ansässigen Bahnindustrie.
4. Die **nationale Politik** hat einen ganz entscheidenden Anteil am Aufschwung der Güterbahnen. Die 2005 eingeführte Lkw-Maut auf Autobahnen für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 Tonnen hat – selbst auf dem aktuell niedrigen Niveau – zu einer Verlagerung auf die Schiene geführt. Wir haben das eindeutig nachweisen können mit unserer Broschüre „Mehr Bahn wagen“, die wir beim Frühjahrsförderertreffen druckfrisch verteilt haben. Die Lkw-Maut hat bei allen 13 vorgestellten Unternehmen, die Transporte von der Straße auf die Schiene verlagert haben, eine nennenswerte Rolle gespielt. Auch die Förderprogramme des Bundes für Gleisanschlüsse und den Kombinierten Verkehr sind äußerst hilfreich.

Genau hier, meine Damen und Herren, setzt die Rolle der Allianz pro Schiene ein. Die Allianz pro Schiene ist unser Sprachrohr für die nationale Politik. Über dieses Sprachrohr haben wir maßgeblich mit dazu beigetragen, dass es die Lkw-Maut in Deutschland gibt. Die Einführung der Lkw-Maut war das dominierende Thema der Verbandsarbeit in den ersten Jahren nach der Gründung. Diejenigen, die schon länger in unserem Bündnis dabei sind, werden sich wahrscheinlich noch gut erinnern: 100.000 Unterschriften für die Einführung der Lkw-Maut hat die Allianz gesammelt, zig Gespräche mit Politikern geführt und mit Dutzenden von Pressemitteilungen und –konferenzen über Jahre hinweg ein mediales

Anlage 1 zum Protokoll des Allianz pro Schiene-Förderertreffens am 21. November 2007 in Berlin **Redemanuskript Peter Witt (Jahresrückblick 2007, es gilt das gesprochene Wort)**

Feuerwerk entfacht. Zusammen mit unseren Mitgliedsorganisationen TRANSNET, VDV, BUND und VCD haben wir dafür gesorgt, dass ein Stück Wegekostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern Realität geworden ist.

Bis zu diesem Herbst, war die Einführung der Lkw-Maut sicherlich der größte Lobbyerfolg in unserer noch jungen Verbandsgeschichte. Seit dem 10. Oktober 2007 gibt es einen weiteren Erfolg, der sich wahrscheinlich schon sehr bald als mindestens ebenbürtig erweisen wird. Zusammen mit ihren Mitgliedsverbänden hat die Allianz pro Schiene die Zulassung von Gigalinern in Deutschland verhindert. Der Beschluss der Länderverkehrsministerkonferenz wäre mit Sicherheit monstertruckfreundlicher ausgefallen, wenn es nicht die Allianz pro Schiene-Kampagne „Keine Monstertrucks – Güter auf die Schiene“ gegeben hätte. Einen mehrere Zentimeter dicken Pressespiegel nur zu diesem Thema können Sie – wie gesagt - in der Allianz pro Schiene-Geschäftsstelle anfordern.

Auch hier gilt: Keiner unserer Mitgliedsverbände hätte die Monstertrucks alleine stoppen können. Auch kein Mitgliedsunternehmen alleine. Dafür waren die Kontrahenten zu mächtig. Nur durch die gemeinsame, konzertierte Aktion unter dem Dach der Allianz pro Schiene konnten wir die Einführung der Riesen-Lkw verhindern. Diese Riesen-Lkw hätten auch in der 40-Tonnen-Variante einen Großteil des Kombinierten Verkehrs und des Einzelwagenverkehrs von der Schiene auf die Straße gezogen. Dieser, letztendlich vom Steuerzahler zu bezahlende Produktivitätsvorteil von 20 Prozent hätte quasi über Nacht sämtlichen Marktanteilsgewinne des Schienengüterverkehrs in den vergangenen Jahren schlagartig wieder zu Nichte gemacht. Wir wären auf den Tiefstand der Jahrtausendwende zurückgefallen. Insofern ist dieser gemeinsame Lobbyerfolg, der eine Vorentscheidung für die EU-Debatte darstellt, gar nicht hoch genug zu bewerten.

Die endgültige Entscheidung fällt im nächsten Jahr in Brüssel. Die Allianz bereitet sich bereits auf diese finale Auseinandersetzung vor.

Was sehen wir an diesen beiden Beispielen Lkw-Maut und Gigalinern? Der Erfolg unserer Branche steht und fällt ganz wesentlich mit den politischen Rahmenbedingungen. Sie mitzugestalten ist die zentrale Aufgabe der Allianz pro Schiene. Das zu Ende gehende Jahr zeigt meines Erachtens wieder ganz deutlich, wie wichtig unser strategisches Bündnis für die Eisenbahnbranche ist. Oder um es mit den Worten des ehemaligen verkehrspolitischen Sprechers der Grünen Bundestagsfraktion, Albert Schmidt, zum fünfjährigen Jubiläum unseres Schienenbündnisses zu sagen: „Wenn es die Allianz pro Schiene nicht gäbe, müsste man sie erfinden“.

Natürlich hat die Allianz pro Schiene sich in diesem Jahr nicht nur mit Monstertrucks beschäftigt. Ein ausführlicher Tätigkeitsbericht geht Ihnen Ende des Jahres per E-Mail zu.

Lassen Sie mich zum Schluss noch zwei Themen ansprechen, die sowohl für den Schienenpersonals als auch für den Schienengüterverkehr gleichsam bedeutend sind.

Die Allianz pro Schiene hat sich federführend in Deutschland des Themas „Externe Kosten des Verkehrs“ angenommen. Hier haben wir im 8. Mai eine im Auftrag der Allianz erstellte Studie des Schweizer Forschungsinstituts INFRAS vorgestellt und werden dieses Thema im kommenden Sommer, wenn die EU-Kommission den Entwurf einer allgemeingültigen Berechnungsmethodik vorlegen will, intensivst mit unseren Brüsseler Partnerverbänden begleiten.

Bereits jetzt haben wir es geschafft, das Thema „Externe Kosten“ in den Massenmedien zu platzieren. Besonders erfreulich: Nach Vorstellung unserer Studie sowie diversen Gesprächen hat das Bundesverkehrsministerium in den verkehrspolitischen Leitlinien zum Masterplan Güterverkehr und Logistik die verursachergerechte Zuordnung der Externen Kosten zum Ziel des Hauses erklärt – ein Novum. Wenn uns bei diesem Thema Fortschritte in der Sache gelingen, wird das dem Schienenverkehr in Deutschland einen gewaltigen Schub bringen.

Jahresschwerpunkt im kommenden Jahr, soviel sei schon einmal gesagt, wird der Umweltschutz sein. Wir wollen bei Politik und Massenmedien massiv mit dem Umweltvorteil der Bahn werben und die Politik dazu animieren, diesen Umweltvorteil noch stärker zu honorieren.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.