

## INHALTSVERZEICHNIS

I. Zusammenfassung	Seite 1
II. Die Finanzen	Seite 2
III. Der Verband von innen	Seite 2
IV. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Seite 4
V. Projekte und Lobbying	Seite 7

## I. ZUSAMMENFASSUNG

„Jahr der Feuerprobe und des Aufbruchs“	<p>2006 war für die Allianz pro Schiene das „Jahr der Feuerprobe und des Aufbruchs“. Das einzige „Tabuthema“ in der sechsjährigen Verbandsgeschichte, die Positionierung zu den Modalitäten eines Börsenganges der DB AG, wurde nach intensiver und kontroverser Diskussion mit Leben gefüllt. Im Konsens hat der Vorstand „verkehrspolitische Eckpfeiler“ beschlossen, zu denen es auch aus den Reihen der übrigen Mitgliedsverbände keine Gegenstimme gab.</p>
Übergeordnete Forderungen statt Modellvarianten	<p>In der Bundestagsanhörung am 1. Juni fand die Allianz pro Schiene mit ihrer fundamental ausgerichteten Position Gehör – obwohl oder gerade weil das gängige Bekenntnis zu einer ganz bestimmten Privatisierungsvariante unterblieb. Da die Strukturfrage (Börsengang mit oder ohne Schienennetz) idealerweise einer bahnpolitischen Strategie des Bundes folgen sollte und der Bund bislang keine eigenständige bahnpolitische Strategie hat, war es aus Sicht der Allianz pro Schiene folgerichtig, konkrete „übergeordnete“ verkehrspolitische Forderungen an den Bund zu adressieren.</p>
Bund übernimmt zentrale Aspekte	<p>Gleich mehrere dieser fünf Allianz pro Schiene-Forderungen, die zuvor in der öffentlichen Debatte keine nennenswerte Rolle spielten, hat der Bund sich inzwischen zu eigen gemacht: Exemplarisch sei hier die Forderung nach „Reversibilität“ genannt<sup>1</sup>.</p>
Aufbruch: Umzug der Geschäftsstelle	<p>Die Allianz pro Schiene geht inhaltlich gestärkt aus dieser Diskussion hervor. Gestärkt wird das Schienenbündnis auch durch eine weitere Grundsatzentscheidung des Vorstandes: Die Geschäftsstelle ist zum Jahresende 2006 in neue Räumlichkeiten gezogen, die zentraler, ruhiger, größer und pro Quadratmeter günstiger als die bisherigen sind.</p>

<sup>1</sup> In der Antwort der Bundesregierung (Bt-Drs. 16/2727 vom 26.09.2006) auf eine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion heißt es auf Seite 10: „Aus Sicht der Bundesregierung sind bei der Prüfung der Privatisierungsvarianten deren Flexibilität und Reversibilität von zentraler Bedeutung.“ In dem Allianz pro Schiene-Positionspapier heißt es „...ist bei der Wahl des Privatisierungsmodells die Korrekturmöglichkeit von extrem hoher Bedeutung.“

## II. DIE FINANZEN

Finanzielle Situation: zufrieden stellend

Prognose: Jahresabschluss im Plan

Förderbeiträge sind Einnahmefundament

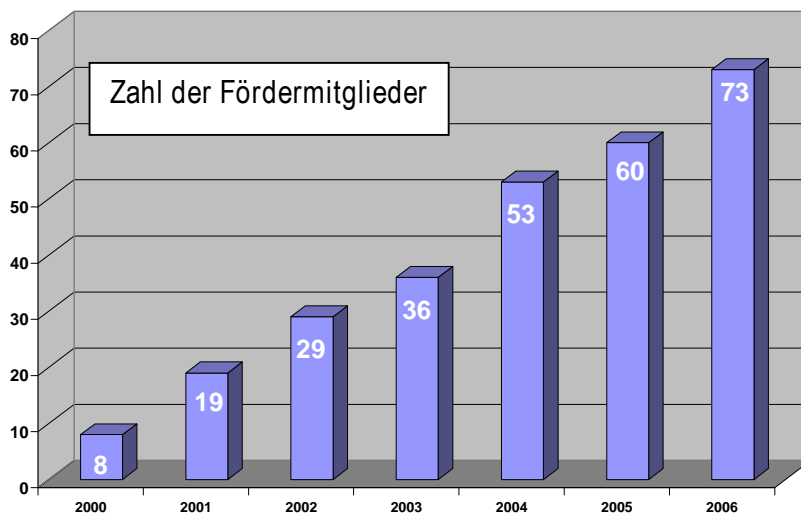
Neunmal soviel Förderer wie vor sechs Jahren

Finanzabschluss „ohne Beanstandungen“

Die finanzielle Situation des Verbandes ist nach wie vor zufrieden stellend. Die Einnahmen des Jahres 2006 werden voraussichtlich leicht über den Planzahlen für dieses Jahr liegen.

Der von der Mitgliederversammlung für das laufende Haushaltsjahr beschlossene ausgeglichene Haushalt („schwarze Null“) wird aller Voraussicht nach realisiert. Vorstand und Geschäftsführung erwarten einen Jahresabschluss, dessen Eckpfeiler im Einklang mit der Planung stehen.

Einnahmefundament sind nach wie vor die Beiträge der Fördermitglieder, die im Berichtsjahr erneut gesteigert werden konnten. Die Zahl der Fördermitglieder hat sich von 60 (Stand: Ende 2005) auf 73 (Stand: Ende 2006) erhöht.



Der Jahresabschluss 2005 wurde zusammen mit einem Steuerberater erstellt, der „keinen Anlass zu Beanstandungen“ sah. Diesem Urteil schlossen sich die beiden Kassenprüfer Günter Domes (VBB) und Dr. Claudia Langowsky (Siemens AG Transportation Systems) an.

## III. DER VERBAND VON INNEN

Vier Treffen.....

### Vorstand

Der Vorstand traf sich 2006 viermal (23. Februar, 11. April, 20. Juni und 12. Oktober). Die Jahresauftaktsitzung war die Fortsetzung der um Experten aus den Mitgliedsverbänden erweiterten Vorstandssitzung vom 12. April 2005 zum Thema „Schienennetz und Transport“. Der Unterschied zur Sitzung in 2005: Mit dem Booz-Allen-Hamilton-Gutachten lag nun eine Diskussionsgrundlage vor, ohne die sicherlich keine gemeinsame Positio-

<p>.....15 Beschlüsse.....</p> <p>.....darunter eine Position zum Börsengang</p> <p>Hansen erneut zum Vorsitzenden gewählt</p> <p>Verband nach außen vertreten</p> <p>Peter Witt als Sprecher bestätigt</p> <p>Der Bundesverkehrsminister zu Gast</p> <p>Tiefensee korrigiert Modal-Split-Ziel nach oben</p>	<p>nierung möglich gewesen wäre.</p> <p>Während der vier Vorstandstreffen sowie per E-Mail wurden 15 Beschlüsse gefasst, darunter die in lebhafter Diskussion erarbeitete Allianz pro Schiene-„Position zu den Modalitäten eines Börsenganges der Deutsche Bahn AG“ mit ihren fünf verkehrspolitischen Eckpfeilern (siehe <a href="http://www.allianz-pro-schiene.de/pdf/PM060601/060601_Aps_Position_BoersengangDBAG.pdf">www.allianz-pro-schiene.de/pdf/PM060601/060601_Aps_Position_BoersengangDBAG.pdf</a>).</p> <p>Die Mitgliederversammlung am 9. November hat den amtierenden Vorsitzenden Norbert Hansen einstimmig für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt. Auch alle anderen Vorstandsmitglieder, die für eine weitere Amtszeit kandidierten, wurden wiedergewählt. Neu in den Vorstand gewählt wurden: Der VCD-Bundesvorsitzende Michael Gehrmann und der Vorsitzende von BF Bahnen, Wilfried Messner. Ausgeschieden sind der Bundestagsabgeordnete Winfried Hermann (Naturfreunde), Sabine Thärichen (BF Bahnen) und René Wassmer (VCD). Künftig fungieren Peter Witt (Förderkreissprecher), Michael Gehrmann und Richard Mergner (BUND) als Stellvertretende Vorsitzende.</p> <p>Bei diversen politischen Veranstaltungen der Allianz pro Schiene haben Vorstandsmitglieder den Verband vertreten (siehe V. LOBBYING).</p> <p><b><u>Fördermitglieder</u></b></p> <p>Die Fördermitglieder trafen sich im Berichtszeitraum zweimal (10. Mai und 20. November).</p> <p>Während des Förderertreffens am 10. Mai haben die Fördermitglieder ihren bisherigen Förderkreissprecher Peter Witt (Aufsichtsratsvorsitzender von Bombardier Transportation) wiedergewählt.</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="font-size: small;"> <p>Als externer Redner referierte der neue Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee über die Verkehrspolitik seines Hauses und diskutierte im Anschluss mit den Allianz pro Schiene-Förderern, darunter auch Bahnchef Hartmut Mehdorn, über die gesamte Bandbreite bahnpolitischer Themen.</p> <p>Besonders erfreulich: Tiefensee, der in den Wochen vor dem Allianz pro Schiene-Förderertreffen mehrfach öffentlich erklärt hatte, er strebe ein „Halten“ des Modal-Split-Anteils der Schiene als verkehrspolitisches Ziel an, ließ sich während des Allianz pro Schiene-Förderertreffens von der Leistungsfähigkeit der Schienenbranche überzeugen und versicherte der Runde, er werde sein bahnpolitisches Ziel von nun an „ambitionierter for-</p> </div> </div>
--	---

Zahl der Hauptamtlichen  
ist gleich geblieben

mulieren“. In der Tat spricht der Minister seitdem öffentlich von einem anzustrebenden Modal-Split-Zuwachs für die Schiene.

## Geschäftsstelle

In der Geschäftsstelle arbeiteten zum Jahresende 2006 5 Personen. Bei allen Stellen handelt es sich um Vollzeitstellen (Ende 2005: ebenfalls 5 Vollzeitstellen).

Seit August mit befristetem Arbeitsvertrag neu an Bord der Allianz pro Schiene ist Nicole Reinsch (Sekretariat). Sie ist gelernte Kauffrau für Bürokommunikation, hat vorher beim Bundesverband Öffentlicher Banken gearbeitet und vertritt Fadua Al Khatib während der Elternzeit.

Neue Geschäftsstelle:  
größer und zentraler

Zum Jahresende 2006 hat die Allianz pro Schiene neue Räumlichkeiten in der Reinhardtstraße 18 bezogen. Im Vergleich zur vorherigen Geschäftsstelle in der Chausseestraße verfügen die neuen Räume über fünf entscheidende Vorteile:

- sie sind deutlich zentraler (5 Gehminuten vom Bhf Friedrichstraße)
- sie sind deutlich ruhiger
- es gibt einen Besprechungsraum für Vorstandssitzungen und Mitgliederversammlungen
- der Quadratmeterpreis (Nettokaltmiete) ist um 32 Prozent günstiger
- die günstigen Konditionen sind auf fünf Jahre festgeschrieben.

## IV. PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

49 Pressemitteilungen in  
52 Wochen

### Medienarbeit

Die Frequenz der Pressemitteilungen lag leicht über der des Vorjahres: In 2006 veröffentlichte die Allianz pro Schiene 49 Pressemitteilungen (2005: 47 PM; 2004: 61 PM; 2003: 51 PM).

Thematisch dominierend:  
RegMittel

Dominiert hat in der Allianz pro Schiene-Pressearbeit das Thema „Kürzung der Regionalisierungsmittel“. Mit zwölf Pressemitteilungen führen die befürchteten bzw. mittlerweile tatsächlich eingetretenen Auswirkungen dieser 2,8 Mrd. Euro-Kürzung die Hitliste an, thematisch gefolgt vom Umweltvorteil der Schiene (7 Pressemitteilungen), der Kommentierung der Leistungsfähigkeit bzw. des Wachstums des Verkehrsträgers (5) und der Forderung fairer Wettbewerbsbedingungen für den Verkehrsträger Schiene (4).

Umwelt auf Platz 2

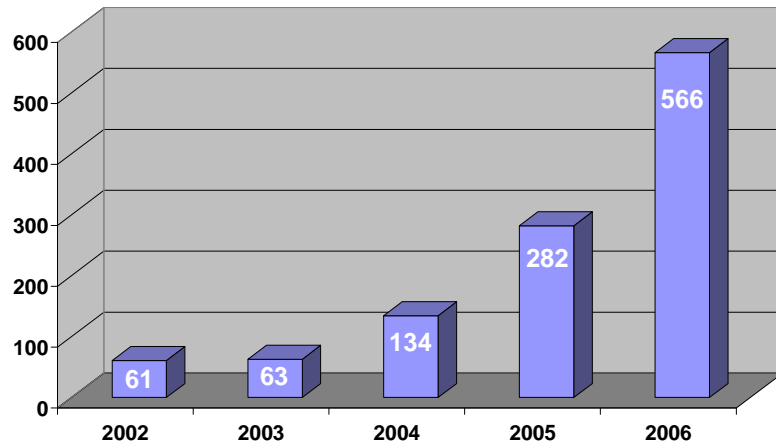
Nicht zuletzt wegen der sich über Monate hinziehenden Kürzungsdebatte bei den Regionalisierungsmitteln veröffentlichte die Allianz pro Schiene deutlich mehr Pressemitteilungen mit Bezug zum Personenverkehr (21) als mit Bezug zum Güterverkehr (9).

Die Resonanz in den Medien liegt insbesondere im Printbereich mengen-

Resonanz in den Medien besser als im Vorjahr	mäßig nennenswert über der des Vorjahres, in dem allerdings mehr Broschüren erschienen sind. Unterm Strich zählt die Medienpräsenz weiterhin zu den herausragenden Stärken des Verbandes. In den Printmedien ist die Allianz pro Schiene sowohl bei regionalen als auch bei überregionalen Blättern prominent vertreten.
„Elefanten-PK“ bringt das beste Echo	Mit Abstand die breiteste Resonanz (siehe auch Pressespiegel, kann separat bei der Allianz pro Schiene-Geschäftsstelle angefordert werden) hat in 2006 die gemeinsame Pressekonferenz am 15. Juni mit dem DGB, dem Städte- und Gemeindebund sowie dem Deutschen Naturschutzring („Vier große Verbände gegen Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln“) hervorgerufen.
Punktuelle Präsenz im Fernsehen und Hörfunk	Trotz der für audio-visuelle Medien eher sperrigen Lobby-Themen der Allianz pro Schiene ist der Verband nach wie vor punktuell auch im Hörfunk und Fernsehen vertreten.
Fünf neue Broschüren	<b>Publikationen</b> Im Berichtszeitraum sind vier Allianz pro Schiene-Publikationen neu aufgelegt und eine Auftragsstudie veröffentlicht worden:
Auftragsstudie zur Verwendung der RegMittel	<ol style="list-style-type: none"><li>1. die Allianz pro Schiene-Broschüre zum Sicherheitsvergleich der Verkehrsträger „Mit Sicherheit Bahn“ (aktualisierte Neuauflage als pdf-Datei, Januar 2006),</li><li>2. eine von der Allianz pro Schiene beauftragte und der SCI Verkehr GmbH erstellte Studie zur Verwendung der Regionalisierungsmittel in den einzelnen Bundesländern im Haushaltsjahr 2004 (April 2006)</li><li>3. die Allianz pro Schiene-Broschüre über erfolgreiche Nahverkehrsbahnen in Deutschland „Stadt-Land-Schiene“ (aktualisierte Neuauflage als pdf-Datei, Juni 2006)</li><li>4. die polnische Übersetzung einer Kurzfassung der Allianz pro Schiene-Broschüre über erfolgreiche Nahverkehrsbahnen in Deutschland mit einem Vorwort des mecklenburgischen Verkehrsministers Dr. Otto Ebnet als Teil des EU-Programms „Baltic Sea Region INTERREG III B“. Polnischer Titel der Allianz pro Schiene-Broschüre: „Miasto, Region, Kolej“ (November 2006)</li><li>5. das Allianz pro Schiene-Faltblatt „Sieben Gründe, warum Umweltschutz ein Thema für die Eisenbahn ist“ (November 2006)</li></ol>
Allianz pro Schiene-Broschüre auf polnisch	
Umwelt und Bahn: Sieben Gründe in einem Faltblatt	
200.000 Menschen nutzen Web-Angebot	<b>Internet</b> In 2006 besuchten 206.724 Menschen (Vorjahreszeitraum: 102.949) den Web-Auftritt der Allianz pro Schiene, das sind im Durchschnitt 566 Nutzer täglich und damit doppelt so viele wie der Tagesschnitt im Vorjahreszeitraum (282).

Zugriffszahlen verdoppelt

Zahl der täglichen Homepagebesucher



Umweltvergleich der Verkehrsträger auf Platz 1

Die drei am häufigsten aufgerufenen Broschürentexte waren in 2006:

1. Broschüre „Umweltschonend mobil“ (vergleicht die Verkehrsträger unter Umweltgesichtspunkten) aus dem Jahr 2003 in der html-Fassung (Vorjahr ebenfalls Platz 1)
2. Broschüre „Stadt-Land-Schiene/16 erfolgreiche Nahverkehrsbahnen“, 1. Auflage aus dem Jahr 2005 in der html-Fassung (Vorjahr ebenfalls Platz 2)
3. Broschüre „Stadt-Land-Schiene/16 erfolgreiche Nahverkehrsbahnen“, 2. Auflage aus dem Jahr 2006 in der pdf-Fassung

Stark gefragt: Vorbildliche Umweltmaßnahmen

Die drei am stärksten im Web nachgefragten „Nicht-Broschüren-Dokumente“ sind

- die am 16. Mai als pdf-Anlage zu einer Pressemitteilung ins Netz gestellte Tabelle mit vorbildlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltwirkungen des Eisenbahnverkehrs
- die am 23. Februar als pdf-Anlage zu einer Pressemitteilung ins Netz gestellte Tabelle zu den Folgen der RegMittel-Kürzungen pro Bundesland
- die am 12. April als pdf-Anlage zu einer Pressemitteilung ins Netz gestellte Präsentation für die gemeinsame Pressekonferenz mit SCI Verkehr GmbH zur Verwendung der RegMittel in den einzelnen Bundesländern.

Die meisten Besucher kommen über „Google“

Aufschlussreich ist auch die Herkunft der Allianz pro Schiene-Homepagebesucher (Von welchen URLs und Domains kommen sie zur Allianz pro Schiene-Homepage?).

Die meisten Besucher klicken nach einer „Google.de“-Suche auf die Allianz pro Schiene-Homepage, gefolgt von „Google.at“ der Suchmaschine „Yahoo“, [www.lok-report.de](http://www.lok-report.de) und „Google.ch“.

Pro Bahn ist Spitzenreiter unter Mitgliedsverbänden

Unter den Top 20 URLs und Domains, die Internettraffic für die Allianz pro Schiene generieren, ist von den 15 Mitgliedsverbänden außer dem Spitzenreiter Pro Bahn (1.247 Besucher) lediglich noch TRANSNET (305 Besucher) vertreten. Von den Fördermitgliedern ist ausschließlich die Deut-

Zugriffszahlen Indiz für gestiegenes Renommee	sche Bahn unter den Top 20 vertreten (451). Die insgesamt sehr erfreuliche Entwicklung der Besucherzahlen lässt auf ein insgesamt gestiegenes Renommee der Allianz pro Schiene in Politik und Öffentlichkeit schließen.
Webauftritt komplett überarbeitet	Um noch attraktiver für die Hauptzielgruppe der Allianz pro Schiene (Politiker, Journalisten, Multiplikatoren) zu werden und auch um der weiterhin steigenden Bedeutung des Internets noch besser Rechnung tragen zu können, hat die Geschäftsstelle in Zusammenarbeit mit einer Agentur den Internetauftritt in 2006 komplett überarbeitet (Design, Struktur und Inhalte). Das vom Kommunikationsreferenten Maximilian von Beyme geleitete Projekt ist seit Anfang November „online“. Die ersten Reaktionen sind ausschließlich positiv und auch die Besucherzahlen sind seitdem noch einmal deutlich angestiegen.
Seit November mit neuem Design „online“	

## V. PROJEKTE UND LOBBYING

	<u>Bahnhof des Jahres</u>
Bahnhöfe im Rampenlicht	Zum dritten Mal hat die Allianz pro Schiene in 2006 die Bahnhöfe des Jahres aus Kundensicht ausgezeichnet. Nach einer Vorauswahl aus dem Pool der von infas ermittelten „besten“ Bahnhöfe mit der größten Kundenzufriedenheit hat die Jury erstmals acht Bahnhöfe nach Vor-Ort-Tests für den Preis nominiert (analog Oskar-Verleihung).
Hamburg Dammtor und Oberstdorf prämiert	Den besten Eindruck in der Endauswahl machten Hamburg Dammtor (Kategorie „Großstadtbahnhof“) und Oberstdorf („Kleinstadtbahnhof“). Sowohl in Oberstdorf (am 20.10. mit über 100 geladenen und spontanen Gästen) als auch in Hamburg (3.11.) konnte den anwesenden Politikern und Ministeriumsvertretern (Hamburgs Verkehrssenator Dr. Michael Freitag und Dieter Wellner, Abteilungsleiter Verkehr im Bayerischen Verkehrsministerium) die zentrale politische Botschaft nahe gebracht werden: Die Finanzierung von Bahnhöfen ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Land und Kommunen - nicht nur ein „Problem“ der DB AG!
Politik „versteh Bahnhof“	Für die Allianz pro Schiene-Jury sprachen in Oberstdorf Prof. Monika Ganseforth (VCD) und Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege und in Hamburg Karl-Peter Naumann (Pro Bahn) und Dirk Flege.
Für den Verkehrsträger positives Medienecho	Erneut ist es mit der Prämierung gelungen, ein breites, ausschließlich positives Medienecho für den Verkehrsträger Schiene zu erzeugen und politisch wichtige Botschaften wie „Gemeinschaftsaufgabe Bahnhoffinanzierung“ ins öffentliche Bewusstsein zu rücken.
	<u>Umweltvergleich Schienenverkehr</u>
„Ersten Umweltvergleich Schienenverkehr“ beendet	Das vom Bundesumweltministerium (BMU) geförderte Allianz pro Schiene-Projekt „Erster Umweltvergleich Schienenverkehr“ ist im Berichtszeit-

Internationaler Abschluss-  
workshop in Berlin

100 Teilnehmer aus 14  
Ländern

Staatssekretär mit zu-  
kunftorientierter Rede

raum (Ende Oktober) offiziell abgeschlossen worden.

Den öffentlichkeitswirksamen Abschluss der zweiten Phase („Dialogphase“) des im April 2003 begonnenen Projektes bildete ein internationaler Abschlussworkshop am 19. September in Berlin.

Rund 100 Teilnehmer, darunter 27 aus 14 verschiedenen Ländern, kamen auf Einladung der Allianz pro Schiene zusammen, um auf der zweisprachigen Konferenz (Simultanübersetzung deutsch/englisch) über Umweltschutz und Eisenbahn zu referieren und zu diskutieren.

Für die Bundesregierung hielt der Parlamentarische Staatssekretär im BMU, Michael Müller, eine wohltuend zukunftsorientierte Rede mit der Eisenbahn als wichtigem und chancenreichen Verkehrsträger im Zentrum.



Internationales Experten-  
netzwerk aufgebaut

BMU finanziert weiteres  
Allianz-Projekt

Die Allianz pro Schiene verfügt nach dreieinhalbjähriger Projektlaufzeit nun über ein (internationales) Expertennetzwerk zum Thema Umweltschutz und Bahn, das seinesgleichen sucht. Das BMU hat mit einer weiteren Förderzusage signalisiert, dieses Netzwerk und das in der Allianz pro Schiene-Geschäftsstelle vorhandene Know-how weiterhin nutzen zu wollen. Im Dezember erhielt die Allianz pro Schiene die offizielle Förderzusage des BMU für ein Allianz pro Schiene-Projekt zur Implementierung von Umweltinnovationen durch Neuerungen in der Finanzierungspraxis von Rollmaterial (Laufzeit bis Ende 2008).

## Abwehrkampf gegen Kürzungen im Nahverkehr

Im Jahresbericht des Vorjahres heißt es:

„Eines der bahnpolitisch bedeutsamsten Themen der nächsten Monate und Jahre ist die Neuverhandlung der so genannten Regionalisierungsmittel zwischen Bund und Ländern. Um die politische Auseinandersetzung, in die sich die Allianz pro Schiene mit aller Kraft einschalten wird, offensiv gestalten zu können, hat die Allianz pro Schiene gezielt Positivebeispiele mit starken Fahrgastzuwächsen im regionalen Schienenpersonenverkehr recherchiert und pro Flächenbundesland mindestens eine erfolgreiche Nahverkehrsbahn in die Broschüre „Stadt-Land-Schiene“ aufgenommen.“

RegMittel: Auseinander-  
setzung „mit aller Kraft“

Die Einschätzung aus dem Jahr 2005 war richtig: Die vom Bund betriebene Kürzung der Regionalisierungsmittel war im aktuellen Berichtszeitraum –neben der Diskussion um den DB-Börsengang– das „bahnpolitisch bedeutsamste“ Thema.



Allianz pro Schiene an der Spitze der Bewegung	<p>Die Ankündigung, dass sich die Allianz pro Schiene „mit aller Kraft“ in die politische Auseinandersetzung einschalten wird, haben wir ebenfalls in die Tat umgesetzt. Mehr als ein halbes Jahr lang stand die Allianz pro Schiene (mit) an der Spitze der Bewegung gegen die beabsichtigten Kürzungen im Nahverkehr. Die „Süddeutsche Zeitung“ ging sogar soweit, die Allianz pro Schiene am 16. Juni als „Allianz für den Nahverkehr“ zu bezeichnen.</p>
Sprachrohr für 13 Millionen Einzelmitglieder	<p>Allerdings: Selbst</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• der breiteste Protest (in der von der Allianz pro Schiene organisierten Pressekonferenz am 15. Juni vertraten die vier beteiligten Spitzenverbände mehr als 13 Millionen Einzelmitglieder) und</li><li>• eine umfassende positive Stimmungsmache bei Politik und Medien (über die Verbreitung der Broschüre „Stadt-Land-Schiene“ und über die Platzierung der Botschaft, dass RegMittel nicht zweckentfremdet werden)</li></ul>
„Kleiner“ Erfolg: 500 Millionen € weniger gekürzt	<p>haben es nicht vermocht, die im Bundeskabinett verabredete Kürzung von 3,3 Milliarden Euro bis zum Jahr 2010 zu stoppen. Der einzige Erfolg des monatelangen Widerstandes: Die Kürzung wurde um 500 Millionen Euro auf 2,8 Mrd. Euro abgemildert.</p>
Nun sind die Bundesländer in der Pflicht	<p>In den kommenden Monaten wird die Allianz pro Schiene die Bundesländer in die Pflicht nehmen, ihren mit dem Haushaltsbegleitgesetz gesicherten Anteil an der Mehrwertsteuererhöhung zumindest teilweise für den Öffentlichen Nahverkehr einzusetzen. Schließlich sind die RegMittel-Kürzungen mit Zustimmung der Bundesländer als Teil des Haushaltsbegleitgesetzes beschlossen worden. Und: Die Mehreinnahmen für die Bundesländer aus der MWSt-Erhöhung übersteigen die RegMittel-Kürzungen pro Bundesland etwa um den Faktor 10.</p>
Position zum Börsengang ohne Gegenstimme	<p><u>Position zu den Modalitäten eines Börsenganges</u></p> <p>Ohne Gegenstimme hat der Vorstand am 2. Mai eine Allianz pro Schiene-Position zu den Modalitäten eines Börsenganges der DB AG beschlossen. Eine beachtliche Leistung – angesichts eines hoch emotionalen Themas und teilweise völlig konträrer Positionen bei den durch die Vorstandsmitglieder vertretenen Mitgliedsverbänden. Möglich geworden ist das Votum durch eine äußerst konstruktive Diskussion im Vorstand, bei der alle Vorstandsmitglieder „über ihren Schatten gesprungen“ sind. Diese außergewöhnliche Diskussionskultur und der ausgeprägte Wille, Gemeinsamkeiten und nicht Trennendes zu betonen, ist kennzeichnend für die Gremienarbeit in der Allianz pro Schiene. Rückblickend betrachtet, haben sich die Mühen auch verbandsintern gelohnt: Der Beschluss hat das Bündnis enger zusammen geschweißt.</p>
Äußerst konstruktive Diskussion im Vorstand	
Scharfe Kritik am Bund: Keine Ziele, keine Strategie	<p>Während der Anhörung der Verbände im Verkehrsausschuss des Bundestages am 1. Juni (<a href="rtsp://btag-od.real.t-bn.de/btag/16/bt300_20060607_a15.rm">rtsp://btag-od.real.t-bn.de/btag/16/bt300_20060607_a15.rm</a>) lautete die Hauptkritik der Allianz pro Schiene: „Der Bund hat keine bahnpolitische Strategie. Schlimmer noch: Der Bund hat nicht einmal eigenständige bahnpolitische Ziele – weder quantitative noch qualitative“. Insofern verwundert auch nicht der monatelange Streit innerhalb der Bundesregierung</p>

Anhörung am 1. Juni im Bundestag

und zwischen den Koalitionsfraktionen um eine geeignete „Modellvariante“ für den Börsengang. Wer – wie Union und SPD – keine gemeinsamen bahnpolitischen Ziele hat, tut sich extrem schwer, gemeinsam ein Organisationsmodell für den führenden Schienenverkehrsanbieter zu definieren.



Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege (vorne rechts) während der Anhörung im Bundestag am 1. Juni

Dauerdiskussion schwächt Verkehrsträger

Für den Verkehrsträger Schiene ist die Dauerdiskussion um Modalitäten eines DB-Börsenganges schädlich. Sie bindet in den eigenen Reihen immens viele Kräfte. Immerhin sind mit den Ende 2006 von Bundesregierung und Bundestag verabschiedeten Eckpfeilern zur Privatisierung erste grundsätzliche Pflöcke (juristisches Eigentum des Schienennetzes beim Bund, Bewirtschaftung durch die DB AG) eingerammt worden. Die nun folgenden Schritte wird die Allianz pro Schiene unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten kritisch-konstruktiv begleiten.

## Parlamentarische Abende

Die Allianz pro Schiene lädt seit Jahresbeginn regelmäßig verkehrspolitische Entscheider aus dem Bundestag zum Meinungsaustausch im Anschluss an Förderertreffen ein. Während diese Treffen keiner speziellen Tagesordnung unterliegen, ist die Allianz pro Schiene im Berichtszeitraum auch dazu übergegangen, spezifische Themen gemeinsam mit Abgeordneten bei Parlamentarischen Abenden zu vertiefen.

Für Parlamentarier aufbereitet: PEIT.....

Den Auftakt machte der Parlamentarische Abend am 7. April zum spanischen Strategieplan zur Infrastruktur und zum Verkehr (PEIT), mit Joaquin Jiménez vom spanischen Infrastrukturbetreiber ADIF als Referenten.



Begrüßung durch den Vorsitzenden Norbert Hansen. Vorne links: Förderkreissprecher Peter Witt.

....und Emissionshandel

Die zweite Themenveranstaltung für Parlamentarier fand am 21. November statt. Beim Parlamentarischen Frühstück gab die Allianz pro Schiene Antworten auf die Frage, wie beim geplanten neuen Zuteilungsgesetz für den Emissionshandel Mehrbelastungen für den Schienenverkehr vermieden werden können.

Kommentierung nach Brüssel geschickt	<u>Weißbuch Verkehr</u> Auf sechs Seiten hat die Allianz pro Schiene die Zwischenbilanz des EU-Weißbuchs Verkehr kommentiert und die Stellungnahme im Rahmen eines förmlichen Beteiligungsverfahrens zum Jahreswechsel der EU-Kommission gesandt.
EU-Kommission bleibt „schienenfreundlich“ ...  ...wird aber schwammiger in den Formulierungen	Das Ergebnis der Revision, in die Dutzende Stellungnahmen von Verbänden aus Europa eingeflossen sind, fällt pragmatisch nüchtern aus. Die EU-Kommission hält grundsätzlich an ihrer schienenfreundlichen Verkehrspolitik fest, dies jedoch unter verbalen Einschränkungen, die dem Verkehrsträger noch nicht wirklich weh tun. So soll Verkehr nur noch auf die Schiene verlagert werden, „soweit dies möglich ist, vor allem bei längeren Strecken, in Ballungsgebieten und in überlasteten Korridoren“.
Verkehrsprognose ist politisch ärgerlich	Einzig die im Anhang veröffentlichte pessimistische (und angesichts der aktuellen Verkehrsentwicklung wenig wahrscheinliche) Prognose, dass der Schienenverkehr bis 2020 EU-weit Marktanteile verlieren wird, ist politisch ärgerlich.
Steuerungsgruppe bereitet Maut-Ausdehnung vor	<u>Lkw-Maut und „Monster Trucks“</u> Die aus Vertretern mehrerer Mitgliedsverbände und einzelnen Fördermitgliedern zusammengesetzte „Steuerungsgruppe Lkw-Maut“, die vom Allianz pro Schiene-Referenten für Verkehrspolitik, Andreas Geißler, koordiniert wird, hat sich im Berichtszeitraum darauf verständigt, eine konzertierte Aktion für die Ausdehnung der Lkw-Maut auf 7,5 Tonner vorzubereiten. EU-rechtlich ist dies seit Inkrafttreten der novellierten „Wegekostenrichtlinie“ im Sommer 2006 möglich.
Resolution gegen „Monster Trucks“ verabschiedet	Inhaltlich mit den Güterverkehrsexperten der Steuerungsgruppe vorabgestimmt wurde auch der Entwurf einer Resolution gegen die weitere Verbreitung von 60-Tonnern („Monster Trucks“) in Deutschland. Die vom Vorstand beschlossene Fassung wurde von der Mitgliederversammlung am 9. November einstimmig als verkehrspolitische Resolution
Beim Einsatz gegen 60-Tonner sind alle gefordert	<a href="http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/061109_Aps_Position_60_Tonner.pdf">http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/pdf-Dateien/061109_Aps_Position_60_Tonner.pdf</a> verabschiedet. Ein Thema, das voraussichtlich den gesamten Einsatz aller in der Allianz pro Schiene zusammengeschlossenen Mitgliedsverbände und Fördermitglieder erfordert. Die Lkw- und Handels-Lobby wird nichts unversucht lassen, das von ihr als „Clean Road“ titulierte Vorhaben in den Masterplan Güterverkehr der Bundesregierung einfließen zu lassen.
In 2007 nicht nur Abwehrschlachten:	Aber auch erfreuliche Güterverkehrsthemen werden im Jahr 2007 auf der politischen Allianz pro Schiene-Agenda ganz weit oben stehen: Seit Monaten sammelt das Kommunikationsreferat Beispiele von Gütertransporten, die von der Straße auf die Schiene geholt worden sind. Die besten werden im Frühjahr 2007 in einer Allianz pro Schiene-Broschüre vorgestellt. Getreu dem Motto: Der Schienengüterverkehr brummt, hier sind die Beispiele zum Anfassen.
Broschüre mit „brummenden“ Güterbahnen	