Mobilität und Klimaschutz: Deutschland braucht eine entschlossene Politik für mehr Schienenverkehr

Politische Kernforderungen der Eisenbahnverbände

Allianz pro Schiene

MOFAIR Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

DIE BAHNINDUSTRIE. VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

VCD Verkehrsclub Deutschland

bundes | arbeits | gemeinschaft BAGSPNV schienen | personen | nah | verkehr

NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

VDV Die Verkehrsunternehmen

VPI VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER IN DEUTSCHLAND E.V.

Software Service
14
12:12
12:22
Bad Soden (Taunus)
Siegen

Deutschland braucht eine starke Eisenbahn

Schienenverkehr garantiert Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger – flexibel, selbstbestimmt, komfortabel, preiswert. Die Eisenbahn stärkt den Logistik-Standort Deutschland – als unverzichtbarer Teil in den Liefer- und Produktionsketten der Wirtschaft. Mit rund 640.000 Beschäftigten ist die Bahnbranche ein wichtiger Arbeitgeber in Deutschland. Ziel muss es sein, diese Beschäftigung und die Standorte der Bahnindustrie in Deutschland zu erhalten und auszubauen.

Im Klimaabkommen von Paris 2015 hat sich mit der internationalen Staatengemeinschaft auch Deutschland verpflichtet, die andauernde Erwärmung der Erdatmosphäre bis zum Jahr 2050 deutlich und dauerhaft unter 2 Grad Celsius zu halten. Das geht nur mit dem raschen und konsequenten Abschied von fossilen Energiequellen.

Sicher, energieeffizient, kostengünstig: Leistungsfähiger Schienenverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil für die mobile und vernetzte Zukunft in unserem Land. Die Bahn steht schon heute für klimaschonende Mobilität mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energien.

Die Eisenbahn ist Vorreiter einer klimaneutralen, elektrischen Mobilität

» Klimavorsprung Eisenbahn: Bereits heute erbringt der Schienenverkehr über 90 Prozent seiner Leistung im elektrischen Betrieb.

» Die Eisenbahn ist mit jährlich über 2,6 Milliarden Reisenden im Nah- und Fernverkehr sowie über 360 Millionen Tonnen beförderter Güter ein vielseitiger, leistungsfähiger Verkehrsträger. Sie will und kann noch viel mehr Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen bewegen und viel mehr Transporte von überlasteten Straßen auf die umweltfreundlichere Schiene verlagern.

» In vielen Metropolen und Regionen der Welt hat die Politik das erkannt und unterstützt den Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahnsysteme – damit mehr Reisende mit der Bahn fahren und mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Auch in Deutschland, mit seinem rund 38.000 Kilometer umfassenden Schienennetz, hat die Politik in den vergangenen Jahren wieder verstärkt in das System Eisenbahn investiert. Entscheidend ist jedoch, dass die Rahmenbedingungen der Eisenbahnen durch die politischen Entscheider weiter verbessert werden, um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

» Wir – die Verbände des Eisenbahnsektors – fordern deshalb für Deutschland eine konsequente Politik der Verkehrswende.

» Wir stellen uns selbstbewusst dem Wettbewerb der Verkehrsträger. Wir überzeugen durch Leistung und Qualität, durch Ideen und Innovationen.

» Wir fordern die Politik auf, funktionierende Verkehrsmärkte mit fairen Rahmenbedingungen für eine starke Schiene zu schaffen und die Verkehrswende mit aller Konsequenz zu unterstützen – vom Infrastrukturausbau bis zur Innovationsförderung.

» Wir brauchen eine Stimme in der Politik für den ökologischen und ökonomischen Verkehr auf der Schiene.

Zur Bundestagswahl 2017 erwarten wir von den politischen Parteien klare Bekenntnisse zur Verkehrswende. Bekenntnisse, die in ein entschlossenes Handeln der nächsten Bundesregierung münden müssen. Drei gemeinsame Kernforderungen der Verbände zeigen überzeugend: Mehr Schienenverkehr ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll. Mehr und gute Eisenbahn nützt Bürgerinnen und Bürgern und hält die Kreisläufe der Wirtschaft in Gang.

Gemeinsame Kernforderungen der Eisenbahnverbände

1. Für mehr Kunden: Einführung des Deutschland-Takts forcieren

Die Bahn ist Bindeglied in den individuellen Reiseketten der Menschen und in der Logistikwirtschaft. Die Zukunft gehört dem Deutschland-Takt: vom Start bis zum Ziel entspannt und zügig unterwegs.

» Nahverkehr, Fernverkehr, Bahn und Bus – deutschlandweit kombiniert mit guten Reise- und Umsteigemöglichkeiten ohne lange Wartezeiten und mit sicher erreichbaren Anschlüssen auch in den ländlichen Regionen.

» Mit dem Deutschland-Takt gewinnt Bahnfahren eine neue Qualität. Es wird für viele Bürgerinnen und Bürger eine interessante und attraktive Alternative, mit der Bahn mobil zu sein: einfach für jedermann, flächendeckend, möglichst jede Stunde, immer zur selben Minute.

» Wir begrüßen die Ansätze für den Deutschland-Takt im Bundesverkehrswegeplan 2030. Er enthält erste, richtungsweisende Vorschläge, wie die Schieneninfrastruktur durch Ausbaumaßnahmen durchlässiger und leistungsfähiger für Personen- wie Güterverkehre gemacht werden kann.

Damit die Vision Wirklichkeit wird, sind zielgerichtete zusätzliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur zwingend erforderlich:

» Für den Deutschland-Takt müssen heutige Netz-Engpässe in den Bahnknoten und auf überlasteten Strecken beschleunigt beseitigt werden. Denn nur wenn der Verkehr störungsfrei läuft, funktioniert das Fahrplansystem der Zukunft.

» Der Langfristfahrplan für den Deutschland-Takt identifiziert und dokumentiert die Engpässe im Netz. Ihr gezielter Abbau braucht unbedingte Priorität bei den Investitionen in das Schienennetz. Nicht nur heute und morgen, sondern dauerhaft und kontinuierlich auch in Zukunft: Freie Bahn für den Deutschland-Takt.

» Deshalb fordern wir: Der Deutschland-Takt ist infrastrukturpolitisch verbindlich zu verankern. Er ist ein entscheidender Baustein der Verkehrswende, weil durch den Deutschland-Takt ausreichende Kapazitäten für wachsenden Personen- und Güterverkehr auf der Schiene entstehen.

Der Deutschland-Takt muss zum Meilenstein in der Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland werden. Von ihm werden Personen- und Güterverkehr gleichermaßen profitieren: Mit attraktiver Mobilität per Bahn für Bürgerinnen und Bürger. Mit neuen Kapazitäten und Qualitäten für den Logistik-Standort Deutschland dank eines leistungsfähigeren Schienennetzes.

2. Für wettbewerbsfähige Kosten: Schienenmaut halbieren

Im Gegensatz zum Straßenverkehr wird auf der Schiene überall Schienenmaut gezahlt. Um im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern bestehen zu können, braucht der Schienensektor verbesserte Rahmenbedingungen. Dazu sind von der Politik Preissignale zu setzen und Anreize zu schaffen, die im Personen- wie im Güterverkehr die Nutzung der Schiene durch eine Kostenentlastung attraktiver machen. Doch aktuell wird der Schienenverkehr von Jahr zu Jahr durch steigende Nutzungsentgelte teurer. Deshalb halten wir eine Halbierung der Trassenpreise für unumgänglich.

» Der Bund muss nicht nur für den Ersatz, sondern auch für den Unterhalt aller Schienenwege eine größere Finanzverantwortung übernehmen und zusätzliche Haushaltsmittel bereitstellen. So entstehen Spielräume für eine spürbare Absenkung der Schienenmaut.

» Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen als Nutzer der Infrastruktur den betrieblichen Aufwand für ihre Verkehre. Mit diesem EU-konformen Modell lässt sich die erwünschte Halbierung der Trassenpreise erreichen – mit besten Aussichten für mehr Schienenverkehr.

» Der Schienenpersonennahverkehr kann dadurch sein Angebot für Bürgerinnen und Bürger weiter kontinuierlich ausbauen, denn zusätzliche Verkehre können deutlich günstiger bestellt werden.

» Im Güterverkehr steigt durch sinkende Schienenmaut die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen erheblich im Vergleich zum Lkw.

» Wichtiger Nebeneffekt steigender Nachfrage: Je mehr Verkehr durch halbierte Trassenentgelte auf die Schiene verlagert wird, umso geringer fällt der zusätzliche Finanzbedarf aus.

Laut Berechnungen der Bundesnetzagentur stiegen die Trassenpreise von 2010 bis 2014 um bis zu 14 Prozent. Das steht im Gegensatz zur Entwicklung der durchschnittlichen Lkw-Maut und liegt über den Preissteigerungsraten etwa des Verbraucherpreis-Indexes und des Erzeugerpreis-Indexes. Die Eisenbahnunternehmen geraten durch solche Preissteigerungen unter erhöhten Kosten- und Wettbewerbsdruck. Eine Halbierung der Trassenpreise stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene deshalb deutlich und nachhaltig.

3. Für zukunftsfähigen Eisenbahnverkehr: Innovationen fördern

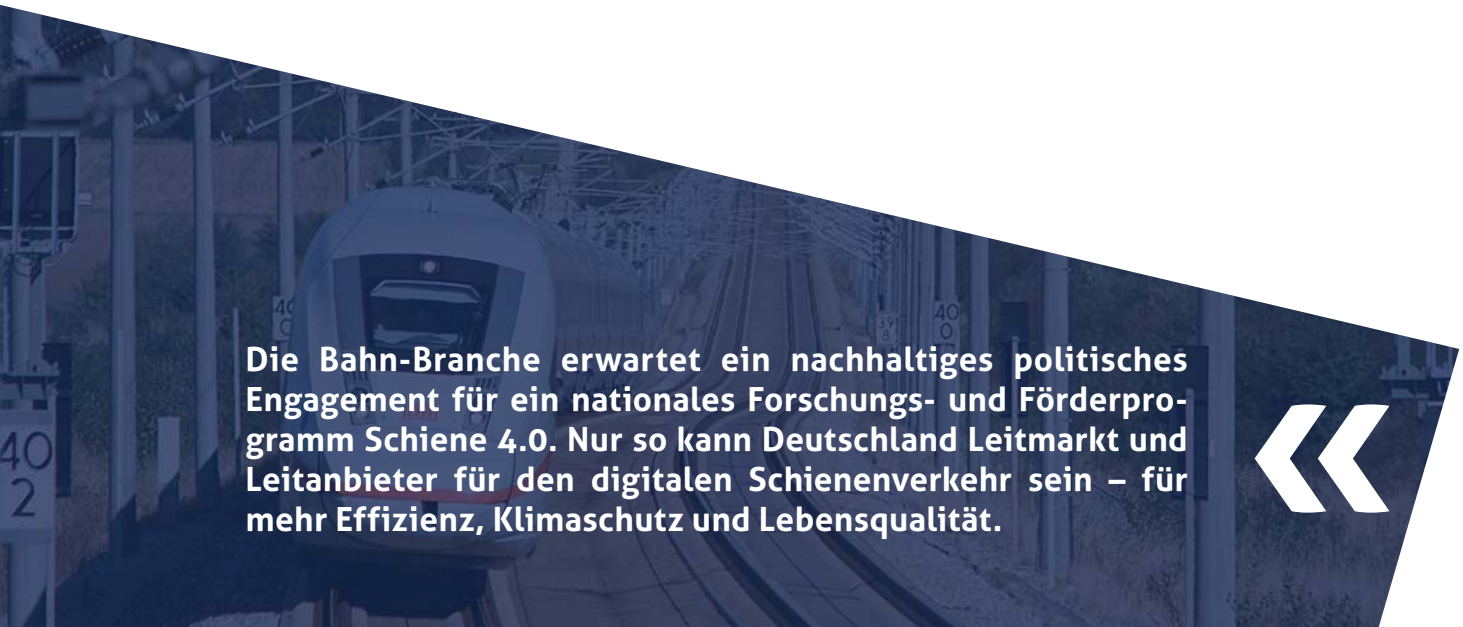
Der digitale Schienenverkehr wird der Beste sein, den es je gab: noch klimaschonender, noch komfortabler, noch wirtschaftlicher. Die Potenziale müssen systematisch genutzt werden.

» Klar im Vordergrund steht der Kundennutzen. Die Vielfalt der digitalen Technologien schafft heute bereits neue, attraktive Dimensionen des Bahnfahrens, von der individualisierten Auskunft über nahtlose Reiseketten bis hin zu WLAN-Diensten, die aus dem Zug ein rollendes Büro machen. Automatisiertes Fahren auf der Schiene führt zu dichterer Zugfolge und damit bis zu 40 Prozent höherer Streckenauslastung.

» Die Schieneninfrastruktur muss digitalisiert werden. Beim Einsatz der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS liegt Deutschland gegenüber vielen seiner Nachbarländer deutlich zurück. Soll ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum bald Wirklichkeit werden, ist ein Sondertitel des Bundes zur entsprechenden Digitalisierung der Infrastruktur und der Schienenfahrzeuge erforderlich.

» Neue Technologien schaffen ein besseres System Bahn. Höchste Verfügbarkeit der Fahrzeugparks durch vorausschauende, digitalisierte Instandhaltung, mehr Energieeffizienz und Kapazitätssteigerungen im Netz durch moderne Leit- und Sicherungstechnik: So entsteht ein neues Niveau der Qualität, Flexibilität und (betrieblichen) Stabilität. Der automatisierte Zugbetrieb erhöht die Energieeffizienz um bis zu 30 Prozent. Neue Antriebslösungen – batterieelektrisch, Brennstoffzelle, hybride Aggregate – und neue Werkstoffe schaffen noch mehr Klimaschutz. Auch das sind Forschungsthemen, die wir gemeinsam mit der Politik mit einem Programm für Forschung und Entwicklung voranbringen wollen.

» Pilotprojekte für automatisiertes und vernetztes Fahren machen »Schiene 4.0« erlebbar. Die Politik ist gefordert, gemeinsam mit der Branche bald Pilotprojekte in Deutschland zu starten. Dort können innovative digitale Konzepte gebündelt, für die Bürgerinnen und Bürger unter Realbedingungen erlebbar und zugleich international sichtbar werden. Das stärkt nicht nur den Schienenverkehr in Deutschland, sondern auch die Bahnindustrie auf den Weltmärkten.



Die Bahn-Branche erwartet ein nachhaltiges politisches Engagement für ein nationales Forschungs- und Förderprogramm Schiene 4.0. Nur so kann Deutschland Leitmarkt und Leitanbieter für den digitalen Schienenverkehr sein – für mehr Effizienz, Klimaschutz und Lebensqualität.

IMPRESSUM | Inhalt: Dirk Flege (Allianz pro Schiene) • Dr. Ben Möbius (VDB) • Dr. Matthias Stoffregen (Mofair) • Peter Westenberger (NEE) • Oliver Wolff (VDV) • Frank Zerban (BAG SPNV) • Michael Ziesak (VCD) | **Redaktion:** Lars Wagner (VDV) • Eberhard Krummheuer (Kommunikations-Konzepte) | **Unterstützt durch:** VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. | **Gestaltung:** Heike Schröder (VDV) | **Bildquellen:** Fabian Wentzel, iStock.com • Meinzahn, iStock.com • Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) • Marco2811, Fotolia.com • Breisgau S-Bahn GmbH • Patrick Poendl, Fotolia.com • Deutsche Bahn AG, Claus Weber | **V.i.S.d.P.:** Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) | **Stand:** November 2016