

Fahrplan Zukunft

Verkehrspolitische Forderungen an den Bund (2013 bis 2017)



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



1

Vorwort

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

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

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

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

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



Michael Clausecker
Förderkreissprecher



Dirk Flege
Geschäftsführer



Alexander Kirchner
Vorsitzender

IMPRESSUM

Herausgeber: Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 18 / 10117 Berlin (ab 1.1.2014: Reinhardtstraße 31)
T 030.246 25 99-0
F 030.246 25 99-29
E info@allianz-pro-schiene.de
W www.allianz-pro-schiene.de

Redaktion: Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.)
Dr. Andreas Geißler (Allianz pro Schiene e.V.)

Inhalt: Sebastian Belz (econex verkehrsconsult gmbh)
Daniel Bischof (HPA Hamburg Port Authority)
Dr. Klaus Dibbern (flinc AG)
Huschke Diekmann (GE General Electric Deutschland Holding GmbH)
Jan Görnemann (metronom Eisenbahngesellschaft mbH)
Christoph Grimm (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG)
Wolfgang Hahn (Allianz pro Schiene e.V.)
Sebastian Hass (Bombardier Transportation GmbH)
Roland Haun (CAF Deutschland GmbH)
Frank Hellenbrandt (Rinn Beton- und Naturstein GmbH & Co. KG)
Dieter Hünerkoch (Allianz pro Schiene e.V.)
Rainer Kersten (Sersa GmbH)
Steffen Kerth (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.)
Dr. Markus Ksoll (Deutsche Bahn AG)
Christiane Lage (AKN Eisenbahn AG)
Hans Leister (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH)
Willi Loose (bcs Bundesverband CarSharing e.V.)
Norbert Mauren (VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.)
Richard Mergner (Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.)
Erhard Michel (Deutsche Bahn AG)
Karl-Peter Naumann (Fahrgastverband Pro Bahn e.V.)
Georg Nowak-Hertweck (RNV Rhein-Neckar-Verkehr GmbH)
Björn Pamperin (metronom Eisenbahngesellschaft mbH)
Dr. Markus Pennekamp (Deutsche Bahn AG)
Holger Poschmann (ALSTOM Transport Deutschland GmbH)
Martin Roggermann (Allianz pro Schiene e.V.)
Stefan Schlechter (Thales Transportation Systems GmbH)
Axel Schuppe (VDB Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V.)
Wolfgang Seyb (AKN Eisenbahn AG)
Richard Solf (IZBE Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.)
Clemens Strangfeld (BUG Verkehrsbau AG)
Bernd Törkel (Allianz pro Schiene e.V.)
Michael Ziesak (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.)

Bildredaktion: Marion Linneberg (Allianz pro Schiene e.V.)

Gestaltung: Luecken-Design.de

Fotos: lassedesignen – Fotolia.com; Bildbearbeitung: Luecken-Design

Stand: 2. Auflage, November 2013

V.i.S.d.P. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	3
2. Was sollte die Politik grundsätzlich klären?	6
3. Die fünf wichtigsten Maßnahmen für „Mehr Verkehr auf die Schiene“	7
4. Wie kann die Politik mehr Schiene finanzieren?	8
5. Der verkehrspolitische Forderungskatalog der Allianz pro Schiene	
5.1 Mehr Geld für die Infrastruktur	10
5.2 Weniger Lärm	14
5.3 Bessere Mobilitätsangebote	16
5.4 Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern	18
5.5 Fairer Wettbewerb auf der Schiene	19
5.6 E-Mobilität weiter fassen	20
5.7 Forschungsprogramme zur Schiene bringen	21
Über die Allianz pro Schiene	22
Auf einen Blick	23



2

Was sollte die Politik grundsätzlich klären?

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

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

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

3

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

1 **Stärker in Schieneninfrastruktur investieren:**

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

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

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

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

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

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



4

Wie kann die Politik mehr Schiene finanzieren?

Der Investitionsetat des Bundesverkehrsministeriums für die Verkehrswege stagniert nominal seit rund einem Jahrzehnt bei zehn Milliarden Euro pro Jahr. Damit schrumpft der Etat jährlich um die Teuerungsrate. Insgesamt investiert der Bund zu wenig in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur – und das, obwohl der wachsende Verkehr die Infrastruktur immer stärker belastet. So stieg die Verkehrsleistung im Güter- und Personenverkehr in den vergangenen zehn Jahren um mehr als zehn Prozent.

Folgerichtig ist die „Daehre-Kommission“ 2012 parteiübergreifend zu dem Ergebnis gekommen, dass in Deutschland alleine für die Eisenbahn- und Nahverkehrsinfrastruktur mindestens zwei Milliarden Euro öffentliche Mittel pro Jahr zusätzlich benötigt werden – und das über einen Zeitraum von 15 Jahren.

Angesichts der begrenzten finanziellen Spielräume des Bundes ist die zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen eine Herausforderung. Sie bietet der Politik aber auch die Chance, die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität zu stellen. Aus Sicht der Allianz pro Schiene sind dabei klare Prioritäten nötig: Bei allen Verkehrsträgern muss mehr in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur investiert werden. Bei den Aus- und Neubauinvestitionen muss es einen klaren Schwerpunkt bei der Schiene geben, um deutlich mehr Verkehr auf der Schiene möglich zu machen.

Um die insgesamt nötigen 6,5 Milliarden Euro Bundesmittel für die Eisenbahninfrastruktur sowie weitere Mittel für die Nahverkehrsinfrastruktur bereit zu stellen, kommen unter anderem drei Quellen in Frage:

- ▶ Erhöhung der Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur
- ▶ Umschichtungen innerhalb des Gesamtetats Verkehr hin zur Schiene
- ▶ Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung („Verkehr finanziert Verkehr“) unter Einbeziehung der externen Kosten des Verkehrs

Die vom Verkehr durch Umwelt- und Unfallschäden verursachten Kosten müssen bei allen Verkehrsträgern generell von den Verursachern getragen werden. Das über die Legislaturperiode hinausreichende Ziel lautet Kostenwahrheit im Verkehr.

Gesetzliche Spielräume, bestimmte externe Kosten in die Lkw-Maut einzubeziehen, gibt es bereits. Bundesregierung und Bundestag müssen sie nur nutzen. Zugleich sollte sich der Bund zu Beginn der Legislaturperiode dafür einsetzen, die EU-Wegekostenrichtlinie weiterzuentwickeln, damit nicht nur Folgekosten aus Luftschadstoffen und Lärm, sondern auch Folgekosten aus Unfällen und Treibhausgasemissionen in die Lkw-Maut-Berechnung einfließen dürfen. Auf nationaler Ebene gehört zu dieser integrierten und ganzheitlichen Verkehrspolitik auch die Wiedereinführung der verkehrsträgerübergreifenden Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut.

5

Der verkehrspolitische Forderungskatalog der Allianz pro Schiene

5.1 Mehr Geld für die Infrastruktur

Mehr Verkehr auf die Schiene? Stärker in Schieneninfrastruktur investieren!

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

KERNFORDERUNG

Erhalt der Eisenbahninfrastruktur

Folge-LuFV abschließen und ausreichend dotieren

Die für den Zeitraum 2009-2013 erstmals abgeschlossene „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)“ für das Bestandsnetz der Bundes-schienenwege hat sich als Instrument bewährt. Die Allianz pro Schiene fordert vom Bund, rasch eine Folgevereinbarung („LuFV II“) abzuschließen und die Bundesmittel für Ersatzinvestitionen um 1 Milliarde auf 3,5 Milliarden Euro pro Jahr aufzustocken. Die zusätzliche Milliarde vom Bund für das Bestandsnetz ist nötig, weil die Berechnungen für den bisherigen Bundeszuschuss von 2,5 Milliarden Euro auf einem Preisstand von 2001 basieren und es weiterhin Nachholbedarf gibt. So besteht mittlerweile bei jeder vierten Eisenbahnbrücke akuter Sanierungsbedarf.

Die finanziell aufgestockte LuFV II sollte

- ▶ eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren haben
- ▶ die Kapazität des Schienennetzes über eine Qualitätskennzahl abbilden, sobald eine belastbare Methodik für die Messung der Kapazitätsentwicklung zur Verfügung steht.

LuFV auch für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur

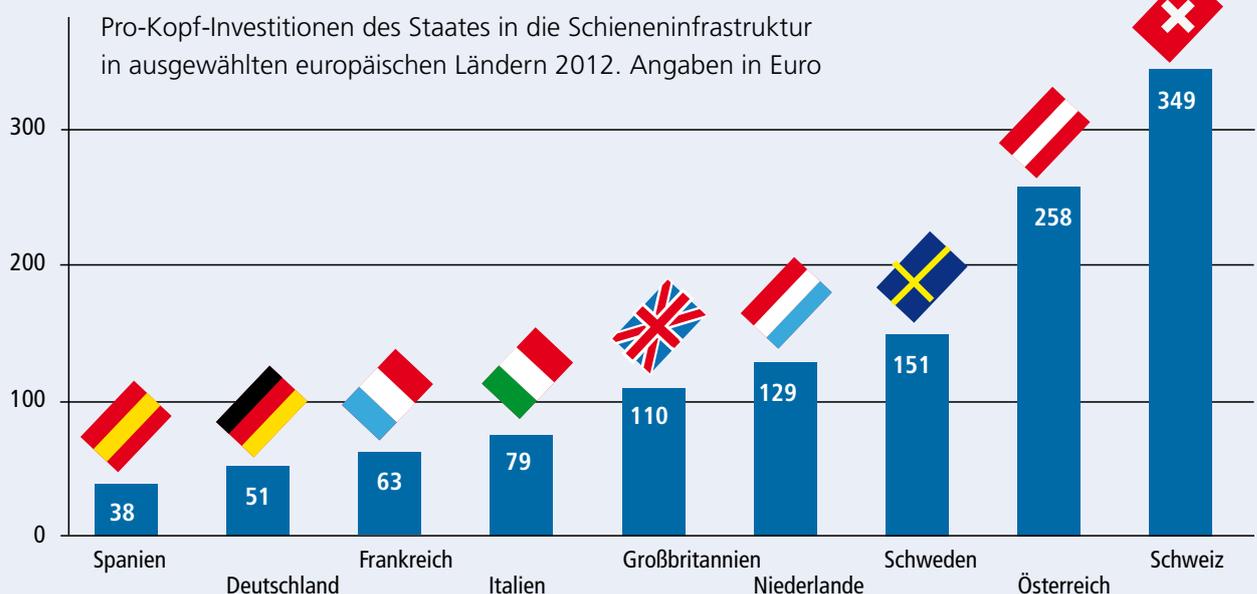
Die öffentlichen, nichtbundeseigenen Infrastrukturen sind unverzichtbar für das deutsche Bahnsystem. Häufig sind diese Strecken Quelle und Ziel der Verkehre. Wie im europäischen Recht vorgesehen, muss der Bund die bestehende NE-Infrastrukturfinanzierung weiterentwickeln und sicherstellen, dass mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für den

Infrastrukturbestand abgeschlossen werden. Der Bund muss hierfür jährlich 150 Millionen Euro bereitstellen.

Bahnhofsgebäude modernisieren

Bahnhöfe sind das Eingangstor zum Schienenverkehr. Nur noch eine Minderheit der Bahnhofsgebäude in Deutschland gehört der Deutschen Bahn AG. Deutschland braucht daher ein völlig neues und auf Dauer angelegtes Finanzierungsprogramm für die Sanierung und Modernisierung von Bahnhofsgebäuden, die nicht mehr der Deutschen Bahn AG gehören. Insgesamt 150 Millionen Euro pro Jahr sollten die Bundesländer vom Bund erhalten, die Bahnhofsenerneuerungsprogramme auflegen, damit diese das Geld zweckgebunden und priorisiert nach der verkehrlichen Bedeutung weiterreichen können. Ergänzend dazu bleibt der Bund gefordert, auch die Modernisierung der zur Bahn AG gehörenden Empfangsgebäude weiterhin zu unterstützen.

Deutschland hinkt bei Schieneninvestitionen im EU-Vergleich hinterher



Durchdacht und planvoll in Neu- und Ausbau investieren

Die Allianz pro Schiene fordert, einen „Planungsfonds für zukünftige Neu- und Ausbaumaßnahmen“ neu einzurichten. Während die staatlichen Straßenbauverwaltungen seit jeher einen Fundus von durchgeplanten „Schubladen-Projekten“ anhäufen, gibt es bei der Schiene bislang keine baureif auf Vorrat durchgeplanten Projekte, weil es dafür an einer öffentlichen Finanzierung fehlt.

Die privatrechtlich organisierte Deutschen Bahn AG plant grundsätzlich nur Projekte, die auch finanziert sind. Ein Grund, warum die Schieneninfrastruktur häufig leer ausgeht, wenn der Staat kurzfristig Sonderprogramme für den Infrastrukturausbau auflegt. Ein Planungsfonds, der mit 50 Millionen Euro pro Jahr dotiert ist, könnte Abhilfe schaffen. Damit würde auch bei der Schiene ein Planungsvorrat von baureifen Infrastrukturprojekten entstehen.

Der Bund muss künftig nicht nur mehr, er muss auch effizienter in die Schieneninfrastruktur investieren und sich dabei an Nachhaltigkeitskriterien orientieren. Das bedeutet unter anderem: bessere Bürgerbeteiligung und eine Infrastrukturplanung, die Abschied nimmt von isolierten Streckenplanungen von A nach B und stattdessen danach trachtet, verkehrsträgerübergreifend den größten Nutzen fürs Gesamtsystem zu erzeugen. Stärker als bis-

lang muss in Korridorkategorien gedacht und geplant werden, müssen Engpässe im Eisenbahnnetz (Knoten) beseitigt und Taktverkehre verbessert werden. Richtungsweisend ist der Planungsansatz des „Deutschland-Taktes“, erst gesamthaft unter Einbeziehung der erwarteten Nachfrageentwicklung die gewünschten Reisezeiten und die künftige Netzkapazität politisch zu verankern und dann in entsprechende Einzelmaßnahmen zu investieren.

Diese Grundsätze sollten sich auch in der neuen Bundesverkehrswegeplanung 2015 wiederfinden. Der bislang bei der Bundesverkehrswegeplanung ausgeblendete Kombinierte Verkehr (KV) muss in Form eines Standort- und korridorbezogenen KV-Konzeptes integriert werden, wobei eine Mehrjährigkeit bei der Mittelverwendung vorteilhaft wäre.

Generell lässt sich durch eine überjährige Verwendung und Zweckbindung der Investitionsmittel für neue Schieneninfrastrukturvorhaben mehr Verlässlichkeit und Kontinuität in der Verkehrswegefinanzierung schaffen. Das Haushaltsgesetz und die Fachgesetze müssten entsprechend geändert werden.

Notwendige Investitionen ins Bestandsnetz der Eisenbahnen und für Neu- und Ausbau im Gesamtüberblick

Wieviel Investitionen braucht die Eisenbahn-Infrastruktur vom Bund?	
Erhalt und Verbesserung des Bestandsnetzes	pro Jahr
Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)	3,50 Mrd.€
Nichtbundeseigene Infrastruktur	0,15 Mrd.€
Lärmsanierungsprogramm (Infrastruktur)	0,20 Mrd.€
Sanierung kommunaler Bahnhofsgebäude	0,15 Mrd.€
	4,0 Mrd.€
Neu- und Ausbau	
Bedarfsplanvorhaben	1,80 Mrd.€
Bisherige SPNV-Maßnahmen in der LuFV (§ 8.7)	0,20 Mrd.€
Fonds für kleininvestive Neu- und Ausbaumaßnahmen	0,10 Mrd.€
Planungsfonds für zukünftige Neu- und Ausbaumaßnahmen	0,05 Mrd.€
ETCS-Sonderprogramm	0,15 Mrd.€
Förderung nichtbundeseigener KV-Terminals und Gleisanschlüsse	0,20 Mrd.€
Jährlicher Bedarf gesamt	6,5 Mrd.€
(+ GVFG-Bundesprogramm und Entflechtungsmittel für den Nahverkehr)	

Immer mehr Menschen nutzen in Deutschland den öffentlichen Nahverkehr. Insbesondere in den Metropolen muss die Nahverkehrsinfrastruktur ausgebaut werden. Hinzu kommt, dass die mit Einführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) begonnenen Bauwerke 2020 über fünfzig Jahre alt sein werden und der Erneuerungsinvestitionsbedarf jährlich steigt. Die Finanzierung muss daher eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern bleiben.

Mehr Verkehr auf die Schiene? Finanzierungsperspektive für Nahverkehrsinfrastruktur schaffen!

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

KERNFORDERUNG



5.2 Weniger Lärm

Mehr Verkehr auf die Schiene? Lärm mindern!

Der Bund soll sein nationales Lärmhalbierungsziel 2020 aktiv verfolgen und sich dafür stärker finanziell engagieren. Zeitlich befristet soll es zur Umrüstung des Güterwagenbestandes eine Förderung geben, die einen echten Anreiz setzt, die Fahrzeuge zu modernisieren, und die den anschließenden Betriebsmehrkosten Rechnung trägt. Darüber hinaus soll sich der Bund auf EU-Ebene für marktgerechte und intermodal verträgliche Anreize zur Flottensanierung (Umrüstung und Betrieb) einsetzen, ebenso für sich daran anschließende EU-weite Einsatzbeschränkungen für nicht modernisierte Güterwaggons ab dem Jahr 2022.

KERNFORDERUNG

Im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II der Bundesregierung wurden 2009 erstmals quantitative Lärminderungsziele für die Verkehrsträger formuliert. Der Schienenverkehr trägt dabei die strengsten Minderungsziele: Im Luftverkehr soll der Verkehrslärm bis 2020 um 20 Prozent reduziert werden, im Straßenverkehr und der Binnenschifffahrt um 30 Prozent und im Schienenverkehr um 50 Prozent (im Vergleich zu den Werten im Jahre 2008).

Mehr Verkehr auf die Schiene und das ambitionierte Halbierungsziel beim Schienenlärm sind vor dem Hintergrund des Wettbewerbs der Verkehrsträger nur mit einer Kombination aus staatlicher Förderung, marktgerechten Anreizen und anschließend greifendem Ordnungsrecht zu erreichen.

So wichtig die Umrüstung auf „Flüsterbremsen“ für das Erreichen des Lärmreduzierungsziels auch ist: Eine einzelne Maßnahme wird den Schienenlärm bis 2020 nicht halbieren. Um das Lärmschutzziel des Bundes tatsächlich zu erreichen, sind weitere Initiativen – vor allem zur Lärmvermeidung an der Quelle – erforderlich. Geeignete Instrumente, die zusätzliche Minderungspotenziale erschließen, sind zum Beispiel regelmäßiges Schienenschleifen, die Elektrifizierung von Strecken und der Einsatz innovativer Lärmreduzierungsstechnologien wie etwa der Einbau von Schienenstegdämpfern oder niedrige Lärmreduzierungsmaßnahmen ergänzen. Auch nach 2020 muss der Schienenlärm weiter reduziert werden. Die Allianz pro Schiene fordert den Bund auf, die Erforschung und Entwicklung weitergehender Lärmreduzierungsstechnologien zu unterstützen und bei hochbelasteten Strecken bereits heute den Bau von Alternativtrassen zu prüfen und Alternativkorridore für den Schienengüterverkehr zu ertüchtigen.

Die Anreize, alte Güterwaggons durch Umrüstung leiser zu machen, müssen verstärkt werden. Die vom Bund bis 2020 zugesagten Mittel von insgesamt 150 Millionen Euro reichen nicht aus. Die Förderung von 50 Prozent der reinen Umrüstkosten muss durch eine zeitlich befristete Förderung der erheblichen Betriebsmehrkosten der umgerüsteten Güterwagen ergänzt werden. Darauf folgen müssen EU-weite Einsatzbeschränkungen für nicht modernisierte Güterwaggons ab dem Jahr 2022 zur ordnungsrechtlichen Absicherung des mit der Umrüstung verfolgten Lärmreduzierungsziels.

Ebenso wichtig ist, dass die Politik bei den lärmbeeinträchtigten Bürgern für die von ihr eingeschlagene Richtung wirbt. Mehr Transparenz schafft Vertrauen. Der Bund sollte dem Schweizer Beispiel folgen und neben der weiterhin praktizierten Lärmberechnung bis 2014 an neuralgischen Punkten Messstellen installieren, um die Wirkungen der Lärmreduzierungsmaßnahmen öffentlich zu dokumentieren.



5.3 Bessere Mobilitätsangebote

Mehr Verkehr auf die Schiene? Erfolgsgeschichte im Schienenpersonen- nahverkehr fortschreiben!

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

KERNFORDERUNG

Der Schienenpersonennahverkehr in Deutschland boomt. Erweiterte Angebote, neue Fahrzeuge, besserer Service. Mit diesem Dreiklang haben die Regionalbahnen ein rasantes Fahrgastwachstum geschafft. Möglich geworden ist dies mit Hilfe einer gesicherten Finanzierungsgrundlage, den sogenannten Regionalisierungsmitteln. Mit deren Einführung im Jahr 1996 ging die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder über, erstmals gab es im Nahverkehr einen Wettbewerb um die besten Ideen und Angebote.

Regionalisierungsmittel jährlich mit 2,5 Prozent dynamisieren

Bis Ende 2014 steht die Entscheidung über die weitere Entwicklung der sogenannten Regionalisierungsmittel an. Um die Erfolgsgeschichte im Nahverkehr fortzuschreiben, fordert die Allianz pro Schiene vom Bund, die Regionalisierungsmittel jährlich mit 2,5 Prozent zu dynamisieren, ausgehend mindestens vom Niveau des Jahres 2014. Zugleich sollte der Bund die Länder verpflichten, Verwendungsnachweise für die jährliche Veröffentlichung zu erstellen.

Faktenbasis für Verbesserung der Sicherheit vor Übergriffen schaffen

Der Schienenverkehr weist von allen motorisierten Landverkehrsträgern die besten Werte bei der Sicherheit vor Unfällen aus. Auch die Sicherheit vor Übergriffen ist nach vorliegenden Daten der Deutschen Bahn im Vergleich zu anderen öffentlichen Räumen hoch. Trotzdem ist das Sicherheitsgefühl der Reisenden insbesondere an den Verkehrsstationen schlechter als es die Zahlen über die erfassten Vorfälle nahelegen. Unternehmensübergreifende Zahlen zu den tatsächlichen Übergriffen gibt es nicht. Kaum ein Bundesland veröffentlicht Zahlen zu Gewalttaten im öffentlichen Verkehr, die Kriminalstatistik des Bundes weist unter dem Oberbegriff Gewalt und Belästigungen den Bereich Verkehr nicht separat aus. Die Allianz pro Schiene fordert den Bund auf, jährlich einen „Bundesbericht Sicherheit im öffentlichen Verkehr“ vorzulegen. Nur so haben alle Akteure eine Grundlage, um den öffentlichen Verkehr im Sinne der Fahrgäste sicherer zu machen.

Pkw-Gemeinschaftsnutzungen erleichtern

Im Rahmen einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrspolitik sollte der Bund auch eine Verknüpfung des Schienenverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln erleichtern. Dazu gehört auch eine effizientere Nutzung des Pkw durch Fahrgemeinschaften oder Car-Sharing-Angebote. Die Kostenobergrenze für Einnahmen aus Fahrgemeinschaften sollte sich dazu künftig an den anteiligen Pkw-Vollkosten bemessen, statt wie derzeit an den Betriebskosten. Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung sollten es den Kommunen außerdem ermöglichen, Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum auszuweisen. Dabei sind insbesondere die Belange der stationsbasierten Angebote zu berücksichtigen, die eine fahrzeugbezogene Zuordnung benötigen.



5.4 Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

Mehr Verkehr auf die Schiene? Fahrzeugzulassung vereinfachen!

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

KERNFORDERUNG

Fahrzeugzulassung vereinfachen

Kein anderer Verkehrsträger in Deutschland hat bei Neufahrzeugen mit einer derart schwergängigen Zulassungspraxis zu kämpfen wie die Eisenbahn. Der Reformprozess, den der Staat beispielsweise mit der Luftfahrtbranche bereits erfolgreich abgeschlossen hat, steht im Bahnsektor noch aus. Die Abläufe im Eisenbahn-Bundesamt als eine dem Bundesverkehrsministerium unterstellte Bundesoberbehörde müssen zentraler Teil des Reformprozesses sein.

Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern schaffen

Im Gegensatz zum Schienenverkehr sind die konkurrierenden Verkehrsträger Luftverkehr und Binnenschiff von der Mineralöl- und Ökosteuern befreit. Außerdem werden Bahntickets im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr für den deutschen Anteil der Reise mit dem vollen Mehrwertsteuersatz belastet, während Flugtickets für grenzüberschreitende Flüge von der Mehrwertsteuer befreit sind. Durch einen Abbau dieser steuerlichen Ungleichbehandlungen zwischen den Verkehrsträgern könnten auch zusätzliche Steuereinnahmen und damit indirekt Spielräume für die Verkehrsinfrastruktur mobilisiert werden.

Bahnen über EEG-Umlage nicht zusätzlich belasten

Der umweltfreundliche Schienenverkehr fördert die Energiewende mit mehr als 100 Millionen Euro pro Jahr über das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), da er überwiegend elektrisch betrieben wird. Durch die neue Rechtsprechung wird zusätzlich ein mittlerer zweistelliger Millionenbetrag pro Jahr fällig, da nunmehr der gesamte Bahnstrom von der EEG-Umlage betroffen ist. Straßen- und Luftverkehr sowie

Binnenschifffahrt beteiligen sich an dieser Finanzierung der Energiewende nicht.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs, der auch noch über die Stromerzeugung als einziger Verkehrsträger voll in den Emissionshandel einbezogen ist, gegenüber anderen Verkehrsträgern zu erhalten, ist die Höhe der EEG-Umlage zugunsten der elektrischen Schienenbahnen begrenzt. Die Begrenzung der Umlage muss aus Klimaschutzgründen im bisherigen Umfang erhalten bleiben.

Lkw-Maut auf alle Straßen ausdehnen und Grundlage für City-Maut schaffen

Der Bund ist aufgefordert, die auf Bundesautobahnen und auf einigen Bundesstraßen geltende Maut für Lkw ab zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht weiterzuentwickeln: Die Maut sollte für alle Lastkraftwagen ab 3,5 Tonnen gelten, und ihr Geltungsbereich muss rasch ausgeweitet werden. Mittelfristig muss das gesamte Straßennetz einbezogen werden – genau wie jetzt schon bei der Eisenbahn: Alle Züge zahlen auf allen Trassen Schienenmaut. Zu einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrspolitik gehört auch die Wiedereinführung der verkehrsträgerübergreifenden Verwendung der Einnahmen aus der Maut. Der Bund sollte außerdem eine gesetzliche Grundlage schaffen, damit Kommunen über City-Mauten entscheiden können.

Fernbus-Bevorzugung bei Maut und Fahrgastrechten beenden

Der Bund hat Anfang 2013 den Verkehr mit Fernbussen liberalisiert. Um einen fairen Wettbewerb mit dem Fernzug zu ermöglichen, dürfen Fernbusse nicht länger von der Autobahn-Maut befreit werden. Zudem müssen die Nutzer vergleichbare Fahrgastrechte wie im Schienenverkehr erhalten.

Gigaliner-Versuch unverzüglich beenden

Der Einsatz überlanger oder überschwerer Riesen-Lkw ist verkehrs- und umweltpolitisch ein Irrweg. Die Bundesregierung muss daher den Anfang 2012 gestarteten Feldversuch mit diesen Gigalinern (offiziell: „Lang-Lkw“) unverzüglich beenden und auf EU-Ebene dafür sorgen, dass die heute geltenden Höchstmaße und -gewichte für Lkw nicht aufgehoben werden.

Illegale Praktiken im Straßengüterverkehr eindämmen

Seit Jahren werden bei rund 20 Prozent aller kontrollierten Lkw Verstöße gegen gesetzliche Regelungen festgestellt. Diese illegalen Praktiken im Straßengüterverkehr gefährden nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern verzerren auch den Wettbewerb zulasten der Güterbahnen, bei denen Lenk- und Ruhezeitüberschreitungen, Überladungen oder andere verkehrsgefährdende Vorkommnisse seltene Ausnahmen und nicht die Regel sind. Der Bund muss dafür sorgen, dass neben ausreichenden Lkw-Kontrollen die durch illegale Praktiken erzielten Gewinne konsequent bei den Fuhrunternehmern abgeschöpft werden, um den wirtschaftlichen Anreiz für Regelverstöße zu schmälern.

5.5 Fairer Wettbewerb auf der Schiene

Durch den Anfang 2013 veröffentlichten Entwurf eines „4. EU-Eisenbahnpaketes“ ist die Diskussion erneut aufgeflammt, ob es auch in Deutschland eine stärkere Trennung der unter dem Holding-Dach der Deutschen Bahn AG organisierten Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen geben sollte.

Der EU-Vergleich zeigt, dass „Mehr Verkehr auf die Schiene“ mit verschiedenen Organisationsmodellen möglich ist. Für ein Dogma bei der Frage Trennung oder Einheit von Netz und Betrieb gibt es keine

verkehrspolitische Begründung – weder in die eine noch in die andere Richtung. Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist entscheidend, dass für alle Bahnen ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur gewährleistet ist und der Verkehrsträger Schiene insgesamt gestärkt wird. Modellunabhängig ist wichtig, dass der Bund auch weiterhin seine Verantwortung für das Schienennetz wahrnimmt. Die Schieneninfrastruktur muss in öffentlicher Verantwortung bleiben.



5.6 E-Mobilität weiter fassen

Bei der Elektromobilität soll der Bund auch ein Ziel für den Schienenverkehr definieren

Der Bund hat ein milliardenschweres Programm zur Förderung der Elektromobilität aufgelegt und sich ein konkretes Ziel gesetzt: eine Million Elektroautos bis 2020. Elektromobilität wird in der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ bislang ausschließlich mit Straßenverkehr verbunden. Ein unbefriedigender Zustand, da auch die Elektromobilität auf der Schiene weiter ausgebaut werden muss.

Die Allianz pro Schiene fordert den Bund auf, bei der Elektromobilität für den Schienenverkehr ebenfalls ein Ziel zu definieren. Ein Elektrifizierungsgrad von mindestens 70 Prozent des Streckennetzes bis 2020 gegenüber heute knapp 60 Prozent ist ein geeignetes Etappenziel. Auch Straßenbahnen müssen in das Arbeitsprogramm der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ mit aufgenommen werden.

5.7 Forschungsprogramme zur Schiene bringen

Zentralen Ansprechpartner berufen

Der Bund ist bislang deutlich weniger in der Lage, die Innovationsmöglichkeiten oder -notwendigkeiten im Eisenbahnverkehr zu beurteilen als in der Luftfahrt oder der Automobilindustrie. Vertreter der Eisenbahnbranche wissen oft nicht, an wen sie sich mit ihren Innovations- und Forschungsvorhaben wenden können. Ansprechpartner sind auf fünf Ministerien verteilt. Als ersten Schritt muss der Bund eine ressortübergreifende Bestandsaufnahme der schienenverkehrsbezogenen Forschungs- und Innovationsprogramme des Bundes vorlegen. Im zweiten Schritt muss der Bund einen ressortübergreifenden Ansprechpartner für diese Programme berufen, an den sich die Unternehmen und Verbände mit Fragen und Anträgen direkt wenden können.

Nachhaltigkeitskriterien bei allen Infrastrukturen verankern

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) forscht im Regierungsauftrag mit Steuergeld, wie Nachhaltigkeitskriterien bei der Planung und Realisierung von Straßenbauprojekten implementiert werden können. Für die Schieneninfrastruktur gibt es kein entsprechendes Forschungsvorhaben, das mit Steuergeld gefördert wird. Hier ist der Bund aufgefordert, seine Forschungsbemühungen auf alle Verkehrsträger auszudehnen, um Nachhaltigkeitskriterien bei allen Verkehrsinfrastrukturen zu verankern.

Die Allianz pro Schiene e.V.

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung und Verbesserung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 20 Non-Profit-Organisationen

zusammengeschlossen, sie vertreten insgesamt mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 120 Unternehmen der Bahnbranche.

Die Mitglieder der Allianz pro Schiene e.V.

- ▶ ACE Auto Club Europa e.V.
www.ace-online.de
- ▶ ACV Automobil-Club Verkehr e.V.
www.acv.de
- ▶ ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
www.adfc.de
- ▶ bcs Bundesverband CarSharing e.V.
www.carsharing.de
- ▶ BDEF Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.
www.bdef.de
- ▶ BF Bahnen Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V.
www.bfbahnen.de
- ▶ BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
www.bund.net
- ▶ DBV Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
www.bahnkunden.de
- ▶ DUH Deutsche Umwelthilfe e.V.
www.duh.de
- ▶ EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
www.evg-online.org
- ▶ Fahrgastverband Pro Bahn e.V.
www.pro-bahn.de
- ▶ FEANDC - Verband der Leiter in der Region
www.feandc.de
- ▶ GDL Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
www.gdl.de
- ▶ Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmision
www.bahnhofsmision.de
- ▶ NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.
www.nabu.de
- ▶ NaturFreunde Deutschlands e.V.
www.naturfreunde.de
- ▶ TH Wildau Technische Hochschule Wildau (FH)
www.th-wildau.de
- ▶ VBB Vereinigung für Bildung bei den Bahnen
www.vbb-bahnbildung.info
- ▶ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
www.vcd.org
- ▶ VDEI Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.
www.vdei.de

Was sollte die Politik grundsätzlich klären?

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

Wie kann die Politik mehr Schiene finanzieren?

Der verkehrspolitische Forderungskatalog der Allianz pro Schiene

Durchdacht und planvoll in Neu- und Ausbau investieren

Mehr Geld für die Infrastruktur

Erhalt der Eisenbahninfrastruktur

Mehr Verkehr auf die Schiene?
Stärker in Schieneninfrastruktur investieren!

Deutschland hinkt bei Schieneninvestitionen im EU-Vergleich hinterher

Mehr Verkehr auf die Schiene?
Finanzierungsperspektive für Nahverkehrsinfrastruktur schaffen!

Weniger Lärm

Notwendige Investitionen ins Bestandsnetz der Eisenbahnen und für Neu- und Ausbau im Gesamtüberblick

Mehr Verkehr auf die Schiene?
Lärm mindern!

Regionalisierungsmittel jährlich mit 2,5 Prozent dynamisieren

Bessere Mobilitätsangebote

Pkw-Gemeinschaftsnutzungen erleichtern

Faktenbasis für Verbesserung der Sicherheit vor Übergriffen schaffen

Mehr Verkehr auf die Schiene?
Erfolgsgeschichte im Schienenpersonennahverkehr fortschreiben!

Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

Mehr Verkehr auf die Schiene?
Fahrzeugzulassung vereinfachen!

Fernbus-Bevorzugung bei Maut und Fahrgastrechten beenden

Bahnen über EEG-Umlage nicht zusätzlich belasten

Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern schaffen

Fairer Wettbewerb auf der Schiene

Fahrzeugzulassung vereinfachen

Gigaliner-Versuch unverzüglich beenden

Illegale Praktiken im Straßengüterverkehr eindämmen

E-Mobilität weiter fassen

Lkw-Maut auf alle Straßen ausdehnen und Grundlage für City-Maut schaffen

Bei der Elektromobilität soll der Bund auch ein Ziel für den Schienenverkehr definieren

Zentralen Ansprechpartner berufen

Nachhaltigkeitskriterien bei allen Infrastrukturen verankern

Forschungsprogramme zur Schiene bringen



