

„Allianz pro Schiene“ fordert fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

Die Allianz pro Schiene (Berlin) will nicht zweite Geige spielen und fordert die deutsche Bundesregierung mit einem 10-Punkte-Programm auf, die notwendigen Rahmenbedingungen für einen „fairen Wettbewerb zwischen allen konkurrierenden Verkehrsträgern“ zu schaffen. Die Forderungen manifestierten den Handlungsbedarf und seien unerlässliche Schritte einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik. Die Allianz pro Schiene verweist dabei sowohl auf die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn als auch auf die Rolle Deutschlands bei der bevorstehenden Osterweiterung der EU. Es sei unumstritten, dass das wachsende Verkehrsaufkommen nur über einen Ausbau des Schienenverkehrs effizient, sicher und zugleich umweltverträglich zu lenken sei.

Bei der Eröffnung der internationalen Verkehrstechnik-Fachmesse "Innotrans" in Berlin verwies Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) auf die bereits hohen Investitionen, die im laufenden und im kommenden Jahr für den Schienenverkehr geplant seien. Um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu verbessern, unterzeichneten 16 europäische Schienennetzbetreiber in Berlin einen Vertrag über den gemeinsamen Vertrieb von Fahrplantrassen. Unter dem Namen "Railneteuropa" soll der Zusammenschluss international koordinierte Eisenbahntrassen vergeben und damit einen "integrierten Eisenbahnraum in Europa" verwirklichen.

Weitere Informationen:

Allianz pro Schiene e.V. (Berlin)

www.allianz-pro-schiene.de

27. September 2002

Die Welt, 27. September 2002

Die deutsche Bahnbranche fordert fairen Wettbewerb

Mehdorn kritisiert steuerliche Ungleichbehandlung mit dem Luftverkehr. "Lkw-Maut auf allen Straßen"

Berlin - Die Bahnbranche verlangt von der neuen Bundesregierung ein deutliches Umsteuern in der Verkehrspolitik. Nach der von Rot-Grün bereits eingeleiteten Agrar- und Energiewende sei es nun Zeit für eine "zukunftsorientierte Verkehrspolitik", die sich vor allem durch "fairen Wettbewerb zwischen allen konkurrierenden Verkehrsträgern" auszeichne, heißt es in einem in Berlin vorgestellten Zehn-Punkte-Papier der Allianz pro Schiene. In dem Verband sind neben der Bahn und ihrem Konkurrenten Connex die drei Weltmarktführer im Schienenfahrzeugbau, die Eisenbahngewerkschaft Transnet, Verkehrsverbände und weitere Bahnunternehmen vertreten.

"Wir wollen keine Bevorzugung der Schiene, sondern faire Rahmenbedingungen und gleiche Wettbewerbsregeln", sagte Norbert Hansen, der Vorsitzende des Schienenbündnisses und der Eisenbahngewerkschaft Transnet. Der Staat müsse Schiene und Straße gleichmäßig fördern und nicht wie in der Vergangenheit die Bahnen benachteiligen. Daher dürften die Mittel für den Straßenbau in den nächsten zehn Jahren die Investitionen ins Schienennetz nicht übersteigen. Die Bahn benötige in der neuen Legislaturperiode fünf Mrd. Euro pro Jahr für das Streckennetz.

Zu fairen Wettbewerbsbedingungen gehöre auch ein faires Steuersystem. "Der umweltverträglichste motorisierte Verkehrsträger, die Schiene, zahlt Mineralöl- und Ökosteuer, der Luftverkehr nicht", kritisierte der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG, Hartmut Mehdorn. Die Allianz fordert daher eine Besteuerung des Flugbenzins, des Mineralölsteuerverbrauchs der Binnenschifffahrt und eine Halbierung der Umsatzsteuer im Schienenpersonennahverkehr. Die Lkw-Maut, die ab 1. August von Schwerlastwagen über zwölf Tonnen auf Autobahnen entrichtet werden soll, müsse für alle Lkw ab 3,5 Tonnen und mittelfristig auch auf allen Straßen erhoben werden. Die Einnahmen aus der Maut müssten für das gesamte Verkehrsnetz verwandt werden.

Ein entscheidender Schritt zur Gleichbehandlung mit konkurrierenden Verkehrsträgern sei darüber hinaus die Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs. Mehdorn: "Der Lkw fährt ohne Stopp durch ganz Europa und unsere Züge kommen nicht über die Grenzen, weil andere Länder ihr Netz abschotten."

Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) verwies bei der Eröffnung der internationalen Verkehrstechnik-Fachmesse "Innotrans" in Berlin auf die bereits hohen Investitionen, die im laufenden und im kommenden Jahr für den Schienenverkehr geplant seien. Zudem würden die Anstrengungen verstärkt, die Schienen mit Straßen und Wasserwegen zu vernetzen. "Mit dieser Politik schaffen wir die Grundlagen dafür, dass mehr Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden kann", sagte Bodewig. Gleichzeitig müssten vor allem die technischen Hemmnisse für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Schienenverkehr beseitigt werden. Rein nationale Verkehrspolitik könne es heute nicht mehr geben.

Um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu verbessern unterzeichneten 16 europäische Schienennetzbetreiber in Berlin einen Vertrag über den gemeinsamen Vertrieb von Fahrplantrassen. Unter dem Namen "Railneteuropa" soll der Zusammenschluss international koordinierte Eisenbahntrassen vergeben und damit einen "integrierten Eisenbahnraum in Europa" verwirklichen.

Mehr als 1000 Aussteller aus 31 Ländern haben sich zur Innotrans eingefunden und präsentieren bis Freitag ihre Neuentwicklungen bei Fahrzeugen, Systemen und Komponenten.

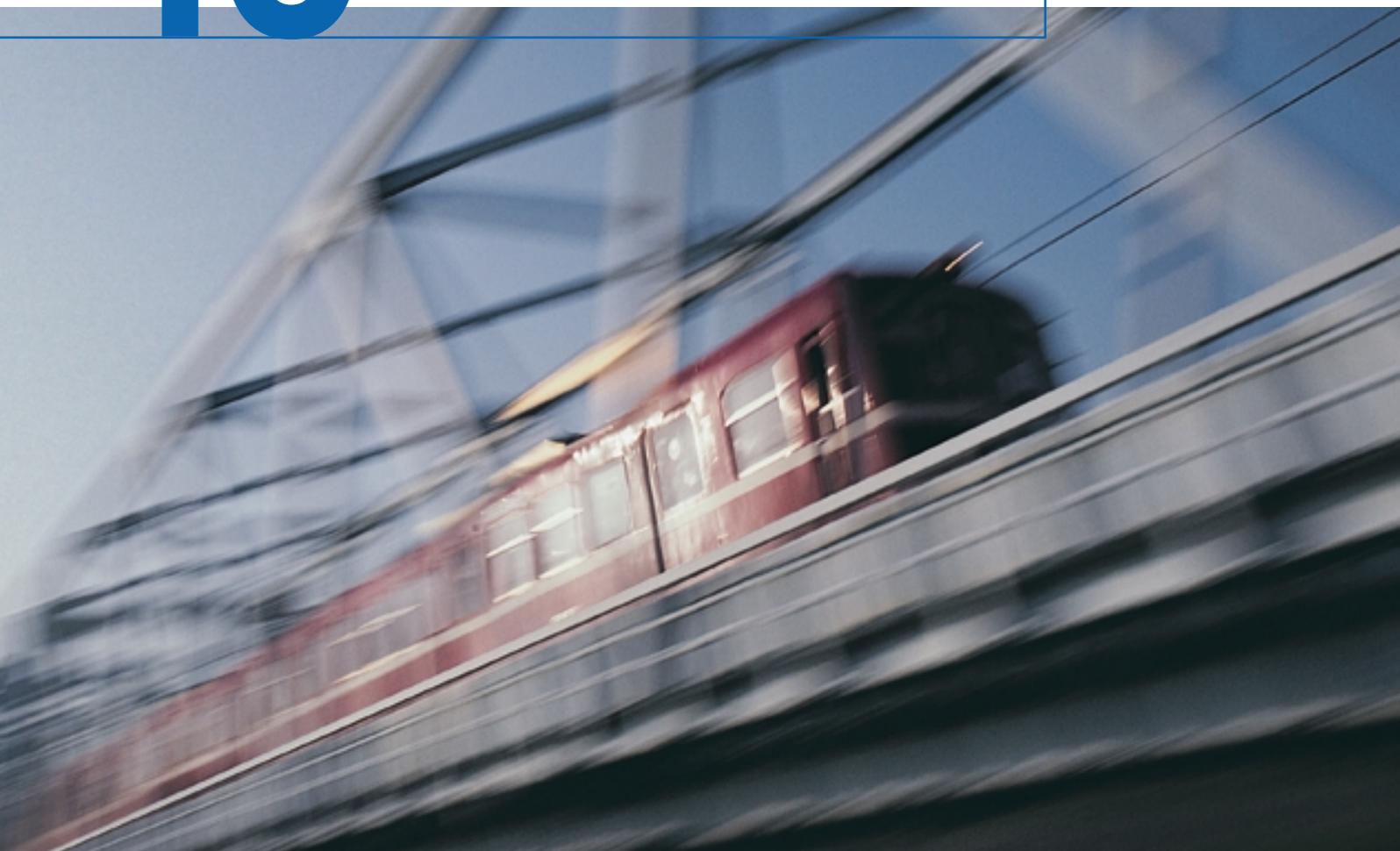


Allianz **pro**
Schiene e.V.

10

Fahrplan Zukunft

Punkte für einen fairen Wettbewerb zwischen allen konkurrierenden Verkehrsträgern





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



Präambel

Der Schienenverkehr nimmt im Rahmen einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik eine besondere Stellung ein: Die Bahnen sind nicht nur das umweltverträglichste motorisierte Verkehrsmittel, sondern auch sicherer und pünktlicher als ihre Konkurrenten auf der Straße und in der Luft. Und die Bahnen sind ein soziales Verkehrsmittel, denn sie sind öffentlich zugänglich.

Doch der Schienenverkehr ist nicht nur für die Mobilität in der Bundesrepublik und in Europa von großer Bedeutung: Schon heute sind die Bahnen der größte Investor in Deutschland. An der Branche, die einen Jahresumsatz von rund 25 Milliarden Euro erzielt, hängen mehr als 500.000 Arbeitsplätze. Schienenunternehmen gehören zu den wichtigsten Arbeitgebern der Republik.

Die Bedeutung des Schienenverkehrs wird in Zukunft weiter anwachsen, denn mit der EU-Ost-erweiterung wird die Bundesrepublik zum wichtigsten Transitland in der Mitte des Kontinents. Wenn die Erweiterung wirtschaftlich ein Erfolg werden soll, muss der reibungslose Ablauf des Personen- und Warenaustausches gesichert sein. Es ist unumstritten, dass das wachsende Verkehrsaufkommen nur über einen Ausbau des Schienenverkehrs effizient, sicher und zugleich umweltverträglich zu lenken ist.

Mit der Einführung der Bahnreform 1994 wurden die Weichen für den Ausbau des Schienenverkehrs bereits gestellt. Die seit Beginn des Reformprozesses gemachten Fortschritte zeigen dies deutlich:

- Allein die Deutsche Bahn AG hat seit 1994 ihre Produktivität um 156 Prozent gesteigert.
- In das Bundesschienennetz sind bis zum Jahr 2001 30 Milliarden Euro investiert worden.
- Die Verkehrsleistung im Personennahverkehr wurde bis zum Jahr 2001 um 33 Prozent gesteigert.
- Nach jahrzehntelangem Rückgang konnten die Bahnen seit 1994 ihre Verkehrsleistung im Güterverkehr steigern und ihren Anteil im Personenverkehr vergrößern.

Um einen optimal auf die Kunden ausgerichteten und effizienten Schienenverkehr zu gestalten, benötigen die Eisenbahnunternehmen nun vor allem eines: fairen Wettbewerb zwischen allen konkurrierenden Verkehrsträgern.

Die Allianz pro Schiene fordert die neue Bundesregierung auf, hierfür die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen: Die folgenden 10 Punkte manifestieren den Handlungsbedarf – sie sind unerlässliche Schritte einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik.



Investitionen

Investitionen ins Schienennetz müssen verstetigt werden. Bundesmittel für Straßenbau dürfen Investitionen ins Schienennetz nicht übersteigen.



Für die Allianz pro Schiene darf es bei dieser Zusage allein jedoch nicht bleiben:

→ Wir fordern, dass der Bund die ursprünglich zu Beginn der Bahnreform vorgesehenen Finanzmittel auch über das Jahr 2003 hinaus bereitstellt.

→ Wir fordern vor dem Hintergrund der jahrzehntelangen Bevorzugung der Straße und im Sinne eines fairen Wettbewerbs, dass die Mittel für den Straßenbau die Investitionen in die Schienenwege in den nächsten zehn Jahren nicht übersteigen.

Der Bund ist per Grundgesetz für Erhalt und Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes verantwortlich. Dieser Verantwortung wird er jedoch seit Jahren nicht vollauf gerecht. Zu Beginn der Bahnreform 1994 sind fünf Milliarden Euro jährlich als Finanzbedarf für die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG veranschlagt worden. Die Realität sieht allerdings anders aus: In den ersten acht Jahren der Bahnreform hat die Bahn fast 30 Milliarden Euro Bundesmittel in das Schienennetz investiert. Das sind auf das Jahr umgerechnet nur 3,7 Milliarden und damit erheblich weniger, als 1994 veranschlagt.

Inzwischen hat der Bund verkündet, von 2001 bis 2003 Finanzmittel in Höhe von 13,5 Milliarden Euro für Investitionen in die Schienenwege und Maßnahmen der Lärmsanierung bereitzustellen. Wir begrüßen diese Zusage: Offenbar hat nun auch der Bund erkannt, dass die bisherige Mittelausstattung unzureichend war.



Bundesverkehrswegeplan

Netz-21-Strategie zügig umsetzen. Schienennetz weiter ausbauen. Dialog zwischen allen Eisenbahnunternehmen initiieren.

→ Wir fordern die Bundesregierung auf, im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung für ausreichende Kapazitäten im Schienennetz zu sorgen, damit der prognostizierte Verkehrszuwachs großteils auf der Schiene bewältigt werden kann.

→ Wir fordern die Bundesregierung auf, im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung einen Dialog zwischen allen in Deutschland tätigen Schienenverkehrsunternehmen zu initiieren.

→ Wir fordern, dass alle im BVWP geplanten Maßnahmen sowie alle anfallenden Folgekosten von der öffentlichen Hand finanziert werden, sofern sie nicht den direkten unternehmerischen Interessen des Netzbetreibers entsprechen. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Gleichstellung der Verkehrsträger Schiene und Straße.

→ Wir fordern eine Gemeinschaftsinitiative von Bund und Ländern für das Ziel, Schienenprojekte im Bereich der Nah- und Regionalverkehrsinfrastruktur ebenso einfach realisieren zu können wie Straßenprojekte.

→ Wir fordern, dass im BVWP neben den streckenbezogenen Maßnahmen ausreichende Mittel für die rasche Modernisierung und Optimierung der großen Knoten zur Verfügung gestellt werden.

Für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik ist die Bundesverkehrswegeplanung ein wichtiges Steuerungsinstrument. Eines der zentralen verkehrspolitischen Projekte in der kommenden Legislaturperiode wird die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) von 1992 sein. Auffällig ist: Bei den für den neuen BVWP angemeldeten Projekten wird im Straßenbereich zwischen Autobahn- und Bundesstraßenprojekten unterschieden, während für den Schienenbereich nur Projekte aufgenommen wurden, die das Hauptstreckennetz der Eisenbahn betreffen. Bisher blieben also im BVWP alle Projekte im Schienennah- und Regionalverkehr unberücksichtigt, während die Ortsumgehungen im Bundesstraßenbereich als Projekte des BVWP vorangetrieben werden. Angesichts des dringend erforderlichen Infrastrukturausbaus im Regional- und Nahverkehr ist dies unverantwortlich und benachteiligt zudem den Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr. Die Modernisierung der regionalen Schieneninfrastruktur muss in vergleichbarer Weise gefördert werden.

Im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrsinvestitionspolitik sieht die Allianz pro Schiene dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

→ Wir fordern, dass die Netz-21-Strategie zügig umgesetzt wird. Besondere Dringlichkeit haben die Sanierung des bestehenden Netzes und bereits überfällige Modernisierungen regionaler Schienenstrecken. Die dafür nötigen Mittel müssen bereitgestellt werden.



Gleisanschlüsse

3

*Finanzierungsregelung für Erschließung von Gleisanschlüssen an
Regelung für Straßenerschließung anpassen. Förderprogramm für Gleisanschlüsse
notwendig.*

Rund 85 Prozent aller Transporte im Schienengüterverkehr starten oder enden an Orten, die über einen eigenen Gleisanschluss verfügen. Es ist unbestritten, dass sich bereits mit dem Gleisanschluss die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern entscheidet: Kunden können nur dort erreicht werden, wo auch Schienen hinführen.

Fakt ist, dass die Eisenbahnunternehmen bei der Finanzierung der für den Schienengüterverkehr so wichtigen Infrastruktur durch die aktuellen Regelungen gegenüber dem Verkehr auf der Straße erheblich benachteiligt werden: Während die Straßenerschließung gewerblicher Standorte und ihre Instandhaltung eine öffentliche Aufgabe ist, ist dies bei Gleisanschlüssen nicht der Fall. Der Anschließer und das beteiligte Eisenbahnunternehmen sind für Bau, Instandhaltung und Betrieb von Gleisanschlüssen selbst zuständig. Auch an der Finanzierung von Anschlussweichen des Bundesnetzes darf sich der Bund nach den bestehenden Regelungen nicht beteiligen.

Dringenden Handlungsbedarf sieht die Allianz pro Schiene daher in folgendem Punkt:

→ Wir fordern, dass die neue Bundesregierung umgehend ein Förderprogramm zur Errichtung, Modernisierung und Wiederinbetriebnahme von Gleisanschlüssen und eisenbahnspezifischen Verladeeinrichtungen auflegt.

Die Kernforderung der Allianz pro Schiene an die neue Bundesregierung lautet daher: Für die Finanzierung von Gleisanschlüssen müssen künftig die gleichen Regelungen gelten wie für die Finanzierung von Straßenerschließungen.



Innovationen

4

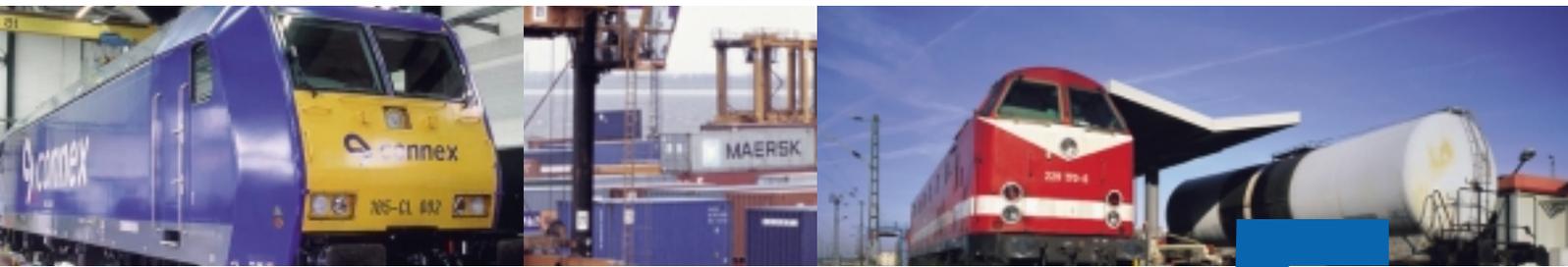
Innovationen im Schienenverkehr fördern. Finanzmittel aufstocken. Ausbildung im Schienenbereich reformieren.

Dringenden Handlungsbedarf sehen wir in folgenden Bereichen:

- Wir fordern, dass die in verschiedenen Ministerien angesiedelte Mobilitätsforschung transparenter dargestellt und besser koordiniert wird. Zudem müssen die Finanzmittel aufgestockt werden.
- Wir fordern, dass die eisenbahnrechtlichen Vorschriften entbürokratisiert werden: Nur so können Innovationen erleichtert werden.
- Wir fordern, dass mit Blick auf die künftige Verkehrsplanung der Ausbildungsbedarf im Bereich der akademischen Berufe ermittelt wird und die Ausbildungen entsprechend neu ausgerichtet werden: Der Schienenverkehr benötigt nicht nur Spezialisten, sondern auch Generalisten.

Die Zahl der Auszubildenden und Studierenden im Schienenbereich ist in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen. Verringert worden sind auch die finanziellen Mittel für die Mobilitätsforschung. Dies steht im krassen Gegensatz zu der von der Politik immer wieder geforderten Stärkung der Schiene im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik und ist zudem für die Eisenbahnunternehmen ausgesprochen problematisch. Denn ihre Position im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern hängt entscheidend vom Innovationstempo ab: Schnell müssen technische und organisatorische Fortschritte im grenzüberschreitenden Schienenverkehr erzielt werden. Um den bestehenden Umweltvorteil der Schiene zu sichern und auszubauen, sind dringend Innovationen für die weitere Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen notwendig. Und schließlich muss die Wirtschaftlichkeit der Nebenstrecken durch technische und betriebliche Neuerungen gestärkt werden, damit auch künftig ein umfassendes Eisenbahnnetz aufrechterhalten werden kann.

In der jüngeren Vergangenheit haben sich vor allem die Unternehmen der Eisenbahnbranche verstärkt um Innovationen bemüht. **Eine Kernforderung der Allianz pro Schiene lautet daher:** Die neue Bundesregierung muss die Unternehmen bei ihren Bemühungen um Innovationen zukünftig aktiv unterstützen.



5

Wettbewerb

Task-Force-Ergebnisse zügig umsetzen. Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards bei Wettbewerb berücksichtigen.

Die Allianz pro Schiene begrüßt die Ergebnisse der vom Bundesverkehrsministerium 2001 eingesetzten Task-Force „Zukunft Schiene“ und sieht die Notwendigkeit, die Bahnreform in folgenden Punkten konsequent fortzuführen:

→ Wir fordern, dass die neue Bundesregierung die Task-Force-Ergebnisse zügig umsetzt. Das gilt vor allem für die weitere Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, der eine elementare Voraussetzung für eine erfolgreiche Fortführung der Bahnreform ist.

→ Wir fordern, dass kundenorientierter Wettbewerb unter Berücksichtigung von Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards sichergestellt wird. Dabei sind ausreichende Übergangsfristen und die vertragliche Absicherung von Investitionen erforderlich.

→ Wir fordern im Nahverkehr im Rahmen der Gestaltungshoheit der Länder faire Vergabeentscheidungen, langfristige Verkehrsverträge und funktionale Ausschreibungen, die den Unternehmen Freiräume für Kreativität lassen.

Die Öffnung der Schienennetze für den Wettbewerb zwischen den Bahnen ist eines der wesentlichen Instrumente der Bahnreform, um die Bahnen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr attraktiver zu machen und ihre Marktanteile gegenüber den anderen Verkehrsträgern nachhaltig zu stärken. Im Schienenpersonennahverkehr sind diese Wirkungen bereits in vielen Regionen sichtbar geworden. Auch im Personenfernverkehr gewinnt der Wettbewerb an Fahrt. Im Schienengüterverkehr hat sich ein dynamischer Wettbewerbsmarkt entwickelt.



Europäische Marktöffnung

Markttöffnung konsequent umsetzen. Technische und betriebliche Zugangshindernisse abbauen.

6

Die nationalen Grenzen sind für den Eisenbahnverkehr auch zehn Jahre nach Einführung des europäischen Binnenmarktes oftmals unüberwindbar. Der Grund: Im Gegensatz zu Deutschland, wo mit der Einführung der Bahnreform 1994 das DB-Netz für deutsche und ausländische Eisenbahnunternehmen geöffnet wurde, sind in vielen EU-Ländern die nationalen Netze ausländischen Bahnunternehmen verschlossen. Darüber hinaus erschweren nach wie vor praktische Hindernisse, wie beispielsweise unterschiedliche Strom- und Sicherungssysteme, den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Die fehlende Marktöffnung ist gerade für den Eisenbahngüterverkehr, dessen Stärke vor allem beim Transport von Gütern im grenzüberschreitenden Verkehr auf langen Strecken zur Geltung kommt, ein entscheidendes Wettbewerbshindernis gegenüber dem LKW-Güterverkehr. Die im grenzüberschreitenden Schienenverkehr geschlossenen Kooperationen reichen bei weitem nicht aus, um zu gewährleisten, dass der Schienenverkehr in großem Umfang am starken Wachstum des internationalen Verkehrs teilnimmt.

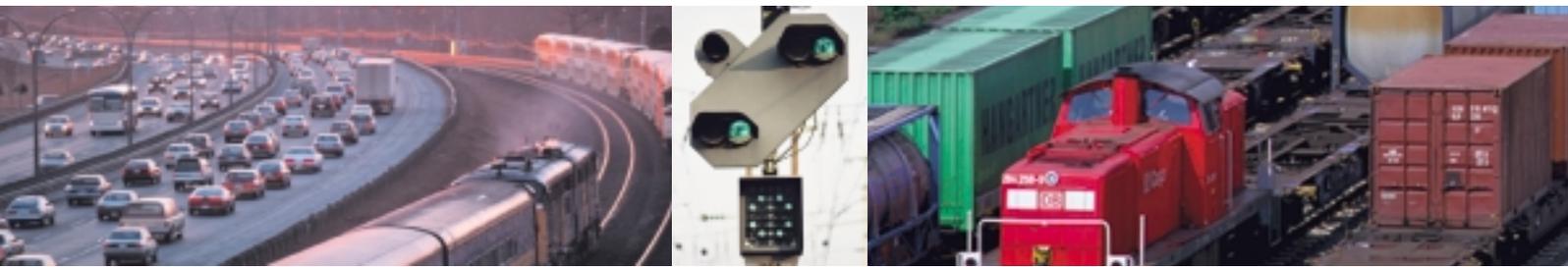
Die Allianz pro Schiene sieht für die neue Bundesregierung konkreten Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

→ Wir fordern einen schrankenlosen Zugang für alle Güter- und Personenbahnen zu allen Netzen der Mitgliedsländer der EU.

→ Wir fordern, dass die technischen und betrieblichen Zugangshindernisse zu angemessenen ökonomischen Bedingungen abgebaut werden.

→ Wir fordern, dass für alle EU-Mitgliedsstaaten ein interoperables Sicherheitssystem für Eisenbahnen entwickelt wird.

Zum 15. März 2003 soll nach geltendem EU-Recht ein Teil des europäischen Schienennetzes für den internationalen Güterverkehr geöffnet werden. Die Allianz pro Schiene begrüßt diesen Schritt. Nun ist es Aufgabe der Bundesregierung, diesen Prozess auf europäischer Ebene so zu forcieren, dass die Eisenbahnunternehmen die neuen Rechte auch wahrnehmen können.



Steuerbelastung

Lenkungswirkung der Ökosteuer zugunsten der Bahn verbessern. Kerosin und Mineralölverbrauch der Binnenschifffahrt besteuern. Umsatzsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs aufheben. Umsatzsteuer im Schienenpersonenfernverkehr halbieren.

7

Im Transportmarkt herrscht aufgrund der starken Konkurrenz unter den Verkehrsträgern großer Preisdruck. Für den Wettbewerb der Verkehrsträger spielt daher die Steuerbelastung eine entscheidende Rolle: Die Mineralölsteuerbefreiung des Luftverkehrs und der Binnenschifffahrt benachteiligt die Wettbewerbsposition der Eisenbahn erheblich. Allein für den Zeitraum von 1999 bis 2002 wurden die beiden Verkehrsträger durch die Mineralölsteuerbefreiung mit rund 2,3 Milliarden Euro subventioniert – diese Zahl ist dem Subventionsbericht der Bundesregierung zu entnehmen.

Die Allianz pro Schiene sieht dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

- Wir fordern, dass Kerosin besteuert wird. Als Zwischenschritt kann auch eine Emissionsabgabe durch die EU eingeführt werden.
- Wir fordern, dass der Mineralölverbrauch der Binnenschifffahrt besteuert wird.
- Wir fordern, dass die Umsatzsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs aufgehoben wird.
- Wir fordern, dass die im Schienenpersonenfernverkehr erhobene Umsatzsteuer halbiert wird. Die Bahnkunden profitieren davon durch günstigere Preise.

Mit Inkrafttreten der Ökosteuer in der vergangenen Legislaturperiode wurde diese Benachteiligung sogar noch verstärkt: Der Luftverkehr und die Binnenschifffahrt sind auch von der Ökosteuer gänzlich befreit. Die bisherige Ausgestaltung der Ökosteuer unterstützt das energieeffiziente Verkehrsmittel Bahn nicht ausreichend.

Die Kernforderung der Allianz pro Schiene an die neue Bundesregierung lautet daher:

Die Lenkungswirkung der Ökosteuer muss zugunsten der ökologisch vorteilhaften Schiene deutlich verbessert werden, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele zu erreichen.



8

LKW-Maut

LKW-Maut für alle LKW und auf allen Straßen erheben.
Einnahmen für Investitionen im gesamten Verkehrssystem nutzen.

Für die Allianz pro Schiene sind zur Stärkung der verkehrsverlagernden Wirkung der Maut weitere Schritte von Seiten des Bundes unverzichtbar:

→ Wir fordern, dass die Maut für alle LKW ab 3,5 Tonnen erhoben wird, nicht nur für LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 Tonnen.

→ Wir fordern, dass die LKW-Maut mittelfristig auf allen Straßen erhoben wird. Die Bundesregierung muss sich dafür einsetzen, dass die europäische Wegekostenrichtlinie dementsprechend überarbeitet wird.

→ Wir fordern, dass die durch den LKW-Verkehr verursachten Infrastrukturkosten durch die Maut vollständig gedeckt werden: Bei einer Höhe von durchschnittlich 15 Cent pro Kilometer verbieten sich Kompensationen, wie sie beispielsweise in Form von Mineralölsteuer-rückerstattungen angedacht sind.

→ Wir fordern, dass die Einnahmen aus der LKW-Maut für Investitionen in das gesamte Verkehrssystem, also für alle Verkehrsträger, eingesetzt werden.

Im Güterverkehr herrschen ungleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Während für jeden auf der Schiene zurückgelegten Kilometer Trassenpreise erhoben werden und die Nutzer auf diese Weise an den Kosten für Ausbau und Erhalt der notwendigen Infrastruktur beteiligt werden, wird dieses Prinzip für den schweren Lastverkehr erst mit der LKW-Maut eingeführt: Ab 2003 müssen immerhin LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen Gebühren entrichten, die sich an der Anzahl der gefahrenen Kilometer, der Umweltbelastung und der Achsenzahl orientieren.

Die Allianz pro Schiene begrüßt diesen ersten Schritt zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr. Ob Gütertransporte in Zukunft tatsächlich von der Straße auf die Schiene verlagert werden, hängt entscheidend vom Geltungsbereich der Maut ab, von ihrer Höhe, möglichen Kompensationen und der Verwendung der Mittel.

Eine Kernforderung der Allianz pro Schiene lautet daher: Der Geltungsbereich der LKW-Maut muss ausgeweitet und die Maut für Investitionen im gesamten Verkehrssystem genutzt werden.



Umwelt- und Unfallkosten

Verursacher müssen Kosten für Umwelt- und Unfallschäden des Verkehrs tragen. KFZ- und Mineralölbesteuerung als Lenkungsinstrumente einsetzen. Handel mit CO₂-Emissionsrechten darf öffentlichen Verkehr nicht benachteiligen.

9

Darüber hinaus sieht die Allianz pro Schiene für die neue Bundesregierung dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

- Wir fordern von der Bundesregierung, Unfallkosten vollständig den Verursachern anzulasten. Hierzu muss der Versicherungsumfang entsprechend ausgeweitet werden.
- Wir fordern, die Mineralölbesteuerung als wirkungsvolles Instrument zur verbrauchsabhängigen Anlastung von CO₂-Kosten zu nutzen.
- Wir fordern die Bundesregierung auf, sich aktiv für eine faire Ausgestaltung des sich auf EU-Ebene abzeichnenden Handels mit CO₂-Emissionsrechten einzusetzen: Die Vorteile, die insbesondere der öffentliche Schienenverkehr aufweist, müssen bei diesem Instrument zum Tragen kommen. Auf keinen Fall darf der Handel zur Benachteiligung des klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs führen.
- Wir fordern, dass die Bundesregierung sich dafür einsetzt, dass der Marktanteil umweltfreundlicherer Kraftfahrzeuge wächst. Ein wirksames Lenkungsinstrument hierfür ist die KFZ-Besteuerung.

Die Bahn ist nicht zu teuer. Der Straßenverkehr ist zu billig. Auf diesen einfachen Nenner lässt sich die seit Jahren praktizierte Subventionierung des LKW- und PKW-Verkehrs durch die Allgemeinheit bringen. Der Grund: Den Steuer- und Krankenkassenbeitragszahlern werden Milliardenbeträge aufgebürdet, die vom motorisierten Straßenverkehr verursacht werden: Gebäudeschäden, Unfallkosten, Gesundheitskosten für Lärm- und Luftverunreinigungsfolgen, kaum zu beziffernde Verluste durch Natur- und Landschaftsverbrauch und viele andere Begleiterscheinungen der Straßenmobilität, die in der Summe ein immer unerträglicheres Ausmaß angenommen haben.

Die Kernforderung der Allianz pro Schiene lautet daher: Die vom Verkehr durch Umwelt- und Unfallschäden verursachten Kosten müssen generell von den Verursachern getragen werden.

Nichtverursacher werden auf diese Weise finanziell entlastet. Gleichzeitig wird die Effizienz des Verkehrssystems enorm gesteigert. Die neue Bundesregierung sollte hierfür die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen. Im ersten Schritt muss sie dafür sorgen, dass in der neuen EU-Rahmenrichtlinie verkehrsträgerspezifisch abgestufte Instrumente zur Anlastung externer Kosten festgelegt werden. Dies können Aufschläge auf Infrastrukturbenutzungsgebühren, Steuern, Versicherungsgebühren und – soweit dann noch erforderlich – technische Vorschriften sein. Marktwirtschaftlichen Instrumenten ist dabei Vorrang einzuräumen, da nur so Umwelt- und Sicherheitswirkungen direkt in Preissignale umgesetzt und marktwirksam werden.



Lärmschutz

10

*Ausreichende finanzielle Mittel für Maßnahmen zur Lärmreduzierung notwendig.
Bund muss auch Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen fördern.*

Fahrzeughersteller und Schienenverkehrsbetreiber werden ihre Anstrengungen zur Lärmreduzierung in den kommenden Jahren verstärken. Für einen schnellen und effizienten Erfolg der Maßnahmen zur Lärmsanierung sieht die Allianz pro Schiene jedoch weiteren dringenden Handlungsbedarf:

→ Wir fordern, dass der Bund auch für die Lärmschutzmaßnahmen des Bahnstreckennetzes ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung stellt. Sie dürfen in keinem Fall zu Lasten der Schienenverkehrsunternehmen oder der Investitionen gehen.

→ Wir fordern, dass die Fördertatbestände auf Maßnahmen an Fahrzeugen ausgedehnt werden. Ein entsprechender Haushaltsvermerk sowie eine entsprechende Änderung des Entwurfs der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung ist vorzunehmen.

Verkehr erzeugt Lärm, und Lärm schadet der Gesundheit. Es ist daher in den kommenden Jahren eine zentrale Aufgabe des Umwelt- und Gesundheitsschutzes, die vom Verkehr ausgehende Lärmbelastung zu begrenzen und zu reduzieren. 1999 haben Bundesregierung und Bundestag für die Lärmsanierung des bestehenden Bahnstreckennetzes erstmals 51 Millionen Euro bereitgestellt: Gelder, die für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes vorgesehen waren, wurden für diese Aufgabe umgewidmet. Auch in den kommenden Jahren will der Bund 51 Millionen Euro jährlich für die Lärmsanierung des bestehenden Streckennetzes aufwenden. Fakt ist allerdings ebenso, dass zwischen 1978 und 2000 allein der Bund 665 Millionen Euro für Lärmsanierungen an Fernstraßen bereitgestellt hat. Nicht enthalten in diesem Betrag sind die Ausgaben für Maßnahmen an Landes- und Kreisstraßen.

Der Mitteleinsatz bei Lärmsanierungen kann durch eine Kombination von Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruktur und an den Fahrzeugen optimiert werden: So können beispielsweise die Investitionen für bauliche Maßnahmen durch den Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen bei Güterwagen um bis zu 40 Prozent gesenkt werden. Problematisch ist: Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen fallen nicht unter die Förderrichtlinien zur Lärmsanierung.

Die Förderer

Sprecher der Förderer:

Peter Witt, Vorsitzender der Geschäftsführung
Bombardier Transportation GmbH

- ABB AG
- Actima AG telecommunication consultants
 - Alstom LHB GmbH
 - Arcor AG & Co
- Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH
 - Bombardier Transportation GmbH
 - BSR Naturstein-Aufbereitungs GmbH
- BWG Butzbacher Weichenbau Gesellschaft mbH & Co. KG
 - Connex Cargo Logistics GmbH
 - Connex Regiobahn GmbH
 - Deutsche Bahn AG
 - DEVK Versicherungen Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - GSG Knappe Gleissanierungs GmbH
 - Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- Innovationszentrum Bahntechnik Sachsen e.V.
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
 - LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
 - Neumann Elektronik GmbH
 - Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
 - REGIOBAHN GmbH
 - RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
 - Schwebbau GmbH & Co. KG
 - Siemens AG Transportation Systems
 - Thalys International SCRL
 - Verband der Sparda-Banken e.V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.
 - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V.
 - Vossloh Eisenbahn und Verkehr GmbH

Die Mitgliedsverbände

Vorsitzender:

Norbert Hansen, Transnet Gewerkschaft

Geschäftsführer:

Dirk Flege

- Auto Club Europa e.V. (ACE)
- Automobilclub Verkehr e.V. (ACV)
- Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)
- Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF)
- Germanwatch e.V. – Nord-Süd-Initiative
- Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)
- Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)
- Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)
- Pro Bahn e.V.
- Transnet Gewerkschaft
- Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. (VDEI)
- Verband der Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V. (VGB)
- Verband der höheren Führungskräfte der deutschen Bahnen e.V. (VHB)
- Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e.V. (VBB)
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Verkehrsgewerkschaft GDBA



Impressum

Herausgeber: Allianz pro Schiene e.V.
Chausseestraße 84
10115 Berlin

Redaktion:   Dr. Markus Pennekamp
 Dr. Karl-Heinz Rochlitz
sowie Dirk Flege
Hans-Steffen Kerth
Dietrich Papsch

Topcom Communication GmbH

Gestaltung: Topcom Communication GmbH

Fotos: argus fotoarchiv/Frischmuth
argus fotoarchiv/Raupach
Stefan Boness/Ipon
Connex
DB AG
DB AG/Bedeschinski
DB AG/Emersleben
DB AG/Jazbec
DB AG/Kirsche
DB AG/Klee
DB AG/Lautenschläger
DB AG/Mann
DB AG/Meise
DB AG/Warter
DB AG/Weber
Getty Images
Hans-Günther Oed/vario-press
Thomas Raupach/Visum
Thalys International

Druck: Medialis Offsetdruck GmbH

Stand: September 2002

Allianz pro Schiene

*Chausseestraße 84
10115 Berlin*

Tel. : (030) 27 59 45 59

Fax: (030) 27 59 45 60

*info@allianz-pro-schiene.de
www.allianz-pro-schiene.de*

V.i.S.d.P.

Dirk Flege, Geschäftsführer

