

Fahrplan Zukunft

Die wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen an den Bund 2017-2021



Diese Forderungen an die Bundesregierung werden getragen von



In diesem Fahrplan Zukunft haben die Unternehmen und Organisationen in der Allianz pro Schiene ihre verkehrspolitischen Forderungen an den Bund für die kommende Legislaturperiode formuliert.

Unter dem Dach der Allianz pro Schiene sind über 140 Unternehmen als Fördermitglieder und 23 Non-Profit-Organisationen als Mitglieder zusammengeschlossen.

Wir sind überzeugt: Für die Mobilität von morgen ist die Schiene der Schlüsselverkehrsträger. Der Schienenverkehr bietet dem Stau auf der Straße Paroli und bringt Menschen ebenso wie Güter umweltfreundlich und sicher an ihr Ziel.

Hinzu kommt: Wenn Deutschland die Ziele aus dem Klimaabkommen von Paris erreichen will, führt an einer stärkeren Nutzung des energieeffizienten und klimaschonenden Schienenverkehrs kein Weg vorbei.

Die Chancen für mehr Verkehr auf der Schiene sind groß. Jährlich sind 2,7 Milliarden Fahrgäste und 360 Millionen Tonnen Güter mit der Eisenbahn unterwegs – deutlich mehr als vor der Bahnreform. Dabei steht die Schiene für 640.000 Arbeitsplätze in Deutschland.

Klar ist aber auch: Die Verkehrspolitik ist gefordert, in der kommenden Legislaturperiode die Rahmenbedingungen für eine Stärkung der Schiene zu gestalten.

Eine konsequente Politik für eine Verkehrswende nützt Bürgern und Wirtschaft gleichermaßen. Unsere Vorschläge, was dafür getan werden muss, finden Sie auf den folgenden Seiten.



Allianz pro Schiene / Stephan Röhl

Dirk Flege
Geschäftsführer

Manfred Fuhg
Förderkreissprecher und
stellvertretender Vorsitzender

Alexander Kirchner
Vorsitzender



„Die Schiene ist das Rückgrat unserer **urbanen Mobilität**. Denn die Bahnen vermeiden Staus und sparen Platz. Mit Investitionen in einen modernen Schienenverkehr werden unsere Städte fit für die Zukunft.“

Dr. Sigrid Evelyn Nikutta
Vorstandsvorsitzende der Berliner Verkehrsbetriebe



„Die Eisenbahn fährt in Sachen **Umweltfreundlichkeit** ganz vorne an der Spitze. Nur mit mehr Verkehr auf der Schiene kann Deutschland seine Klimaschutzziele erreichen.“

Olaf Tschimpke
Präsident des NABU

„Millionen Menschen in unserem Land sind mit Rad und Bahn unterwegs. Diese aktive Mobilität ist ein Gewinn für die **Gesundheit** und unsere Gesellschaft.“

Burkhard Stork
Bundesgeschäftsführer des ADFC



„Für die **Exportnation** Deutschland mit ihren Seehäfen sind die Güterbahnen unverzichtbar. Allein den Hamburger Hafen erreichen und verlassen täglich 5.000 Güterwagen aus ganz Europa – das ist eine große Entlastung für unsere Straßen.“

Harald Kreft
Head of Railway Infrastructure der Hamburg Port Authority





„Bahnsysteme boomen weltweit – davon profitiert auch der Standort Deutschland. Insgesamt steht die Schienenbranche hierzulande für einen Jahresumsatz von 50 Milliarden Euro mit **640.000 Arbeitsplätzen.**“

Dr. Martin Werner
CTO bei der SPITZKE SE



„Die Vision Zero ist bei der Schiene schon Realität. Für mehr **Sicherheit** im Straßenverkehr brauchen wir auch mehr Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.“

Stefan Heimlich
Vorsitzender des ACE Auto Club Europa

„Eine gute Anbindung an den Schienenverkehr ist für uns ein wichtiger **Standortfaktor**. So bleibt der Weg zur Arbeit für unsere Mitarbeiter sicher und bezahlbar.“

Gottfried Rüßmann
Vorstandsvorsitzender der DEVK



Noch mehr gute Gründe für die Schiene
Warum wir in Deutschland besonders vom Schienenverkehr profitieren und die Politik die Weichen auf Expansion stellen sollte, erfahren Sie in dieser handlichen Broschüre.



Top 10-Forderungen



Innovationen, Digitalisierung und Vernetzung vorantreiben

Schiene 4.0, ETCS, Digitale Testfelder

Einführung Deutschland-Takt forcieren

Zielfahrplan mit schnellen Umsteigezeiten, Kapazitätserhöhung

Schienenmaut halbieren

Trassenpreise Personen- und Güterverkehr

Schieneninvestitionen anheben und verstetigen

LUFV III, Neu- und Ausbau

Elektromobilität stärken

Elektrifizierung, Alternative Antriebe, Förderung E-Mobilität



Lärminderung fortsetzen

Lärminderungsziele 2030, CEF-Förderquote, TSI Lärm-Grenzwerte

Masterplan Schienengüterverkehr rasch umsetzen

740-m-Netz, Dialog Politik-Bahnbranche

Bahnhöfe attraktiv und sicher gestalten

Sanierung Bahnhofsgebäude, Sicherer Bahnhofsvorplatz

Energie- und Kraftstoffbesteuerung zeitgemäß reformieren

EEG-Umlage, Stromsteuer

Wettbewerbsbedingungen auf die Verkehrswende ausrichten

Nachhaltige Finanzreform, Lang-Lkw nur im KV

Weitere Forderungen

- Lkw-Maut weiterentwickeln, Fernbus-Maut einführen
- Grenzüberschreitende Reisen steuerlich gleich behandeln
- Bahntechnologie-Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb stärken

- Fahrgastrechte intermodal weiterentwickeln
- Sicherheit und Sicherheitsempfinden verbessern
- Aus- und Weiterbildung fördern, Nachwuchsgewinnung unterstützen

Alle Forderungen zum Thema

Schienengüterverkehr 10 | 13 | 14 | 17 | 18 | 23

Schieneninfrastruktur 7 | 8 | 10 | 11 | 15

Schienenpersonenverkehr 8 | 19 | 21 | 22

Bahntechnologie made in Germany

- Innovationen sind der Schlüssel für einen wettbewerbsfähigen und kundenorientierten Schienenverkehr. Der Bahnsektor setzt auf die Digitalisierung und will gemeinsam mit der Politik Forschung und Innovationen voranbringen.
- Innovationspotenziale hat der Schienenverkehr in nahezu allen Bereichen. Fahrgastinformationssysteme, digitalisierte Instandhaltung, bessere Kapazitätsnutzung durch vernetztes Fahren oder neue Antriebe für nicht-elektrifizierte Strecken – all dies trägt zu mehr Effizienz, Klimaschutz und Attraktivität bei.
- Bei der Leit- und Sicherungstechnik steht Deutschland vor der Herkulesaufgabe das europäische Sicherungssystem ETCS einzuführen.
- Die Einführung erfordert Milliardeninvestitionen in die Infrastruktur und bei den Fahrzeugen.
- Dies ist eine enorme Herausforderung im intermodalen Wettbewerb, da der Nutzen dieser Investitionen erst Jahre später greift.



Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe



Deutsche Bahn AG / Martin Moritz



Deutsche Bahn AG / Annette Koch

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- ein anwendungsorientiertes nationales Forschungs- und Förderprogramm Schiene 4.0 auf den Weg bringen und seine Forschungsförderung für den Bahnsektor neu strukturieren.
- gemeinsam mit dem Bahnsektor digitale Testfelder für vernetztes Fahren und Automatisierung in der Zugbildung starten.
- mit dem Bahnsektor und unter Einbezug der Europäischen Eisenbahnagentur umgehend einen Masterplan ETCS/digitale Leit- und Sicherungstechnik entwickeln.
- den ETCS-Aufbau mit einem Sondertitel zur Digitalisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen unterstützen.

Was bringt der Deutschland-Takt?

- Deutschland-Takt bedeutet: Nahverkehr, Fernverkehr, Bahn und Bus sind deutschlandweit aufeinander abgestimmt mit guten Umsteigemöglichkeiten ohne lange Wartezeiten – auch in ländlichen Regionen.
- Dabei treffen die Züge an wichtigen Knotenbahnhöfen immer zur annähernd gleichen Zeit ein und fahren kurz danach wieder ab. So entstehen optimale Umsteigemöglichkeiten und leicht zu merkende Fahrpläne.
- Auch die Güterbahnen profitieren vom Deutschland-Takt: Systemtrassen werden von vornherein mitgeplant und der gezielte Infrastrukturausbau schafft zusätzliche Kapazitäten.
- Ein Zielfahrplan für den Deutschland-Takt ermöglicht einen passgenauen und effizienten Infrastrukturausbau.



Allianz pro Schiene / Bodo Gierg



Deutsche Bahn AG / Jero Foto Kranert



Deutsche Bahn AG / Volker Emeralsden

Forderungen an die Politik

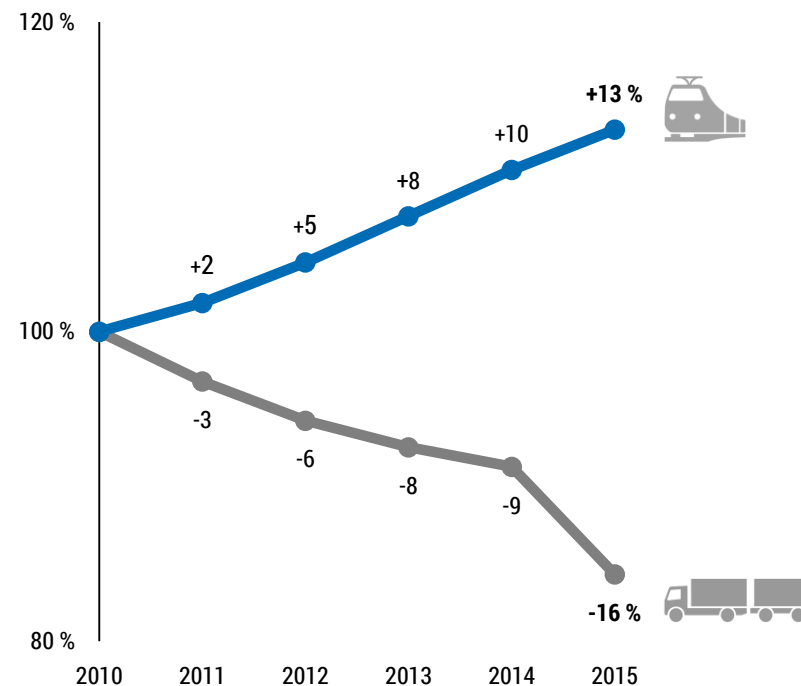
Der Bund sollte ...

- gemeinsam mit Ländern, Aufgabenträgern, Kundenverbänden und Eisenbahnunternehmen in dieser Legislaturperiode einen Zielfahrplan für den Deutschland-Takt mit optimal abgestimmten Anschlüssen erstellen und die Umsetzung vorantreiben.
- zusätzliche Mittel für den Bedarfsplan Schiene bereitstellen, um noch vor 2020 die ersten Ausbaumaßnahmen für den Deutschland-Takt zu realisieren.

Warum ist eine Halbierung der Schienenmaut sinnvoll?

- Politisches Ziel ist parteiübergreifend die Verkehrsverlagerung zum klimaschonenden und energieeffizienten Schienenverkehr.
- Aktuell passen die Rahmenbedingungen aber nicht zum Ziel: Auf der Schiene wird netzweit Maut gezahlt (Trassenpreise) – auf der Straße nicht. Die Lkw-Maut sinkt – die Schienenmaut steigt.
- Die Schienenmaut-Halbierung ist einer der größten Hebel für mehr Wettbewerbsfähigkeit aller Schienenverkehrsarten: Die Verlagerung im Güterverkehr würde gefördert, Angebotsausweitungen im Personenverkehr erleichtert, und die Bahnunternehmen erhielten Spielraum für Investitionen und Innovationen.
- EU-rechtlich ist die Halbierung zulässig, viele Mitgliedstaaten setzen niedrige Trassenpreise bereits um.

Entwicklung von Lkw- und Schienenmaut in Deutschland



Durchschnittsmautsatz u. -Trassenpreis, 2010=100%. Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) 2016, Bundesnetzagentur 2016.

Forderung an die Politik

Der Bund sollte ...

- mit der DB Netz AG eine Halbierung der Schienenmaut vereinbaren und den Einnahmeausfall durch den Bundeshaushalt kompensieren.

Schieneninvestitionen: Bestandsnetzmittel anheben und verstetigen

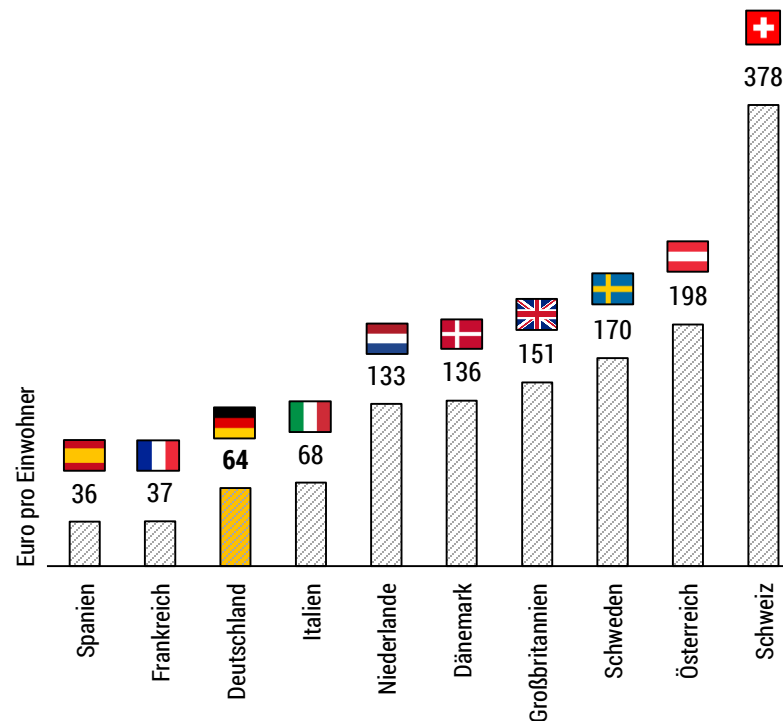
Top 10

Schienennetz: Steigender Erhaltungsbedarf

- Für das Bestandsnetz hat sich die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bewährt. Künftig wird der Bedarf z.B. durch Brückenertüchtigungen, nutzerfreundliches Bauen oder die vom Bund geforderte Barrierefreiheit steigen.
- Seit 2013 kann der Bund im Rahmen des Schienengüterfernverkehrsnetz-förderungsgesetzes (SGFFG) auch Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE-Bahnen) zu 50 % fördern.

Für die Unternehmen birgt das Antragsverfahren allerdings Realisierungshemmnisse (u.a. vorgegebene Fristen, Bürgschaftsanforderungen, Vorhalteverpflichtungen). Ein Infrastrukturausbau kann gar nicht gefördert werden. Dies führt dazu, dass die bereitstehenden Mittel (25 Mio. € pro Jahr) trotz des vorhandenen Bedarfs nur zögerlich abfließen.

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur



Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Erhalt, Neu- und Ausbau) auf Bundesebene.
Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI, VöV, BMVIT, SCI Verkehr GmbH.

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- die LuFV III bis Mitte dieser Legislaturperiode abschließen und die LuFV finanziell aufstocken.
- das SGFFG marktgerecht ausgestalten, den Infrastrukturausbau aufnehmen und die Mittelausstattung bedarfsgerecht erhöhen.

Schieneninvestitionen: Aus- und Neubaumittel anheben und verstetigen

Top 10

Schienennetz: Wachsender Bedarf bei Aus- und Neubau

- Beim Aus- und Neubau gibt es unverändert Nachholbedarf, dabei ist die aktuelle Mittelhöhe für die Realisierung der Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) nicht ausreichend.
- Viele BVWP-Schienenprojekte sind noch immer nicht bewertet („Potenzieller Bedarf“), darunter wichtige Knotenmaßnahmen.
- Aus- und Neubauvorhaben sind oft komplex und langwierig. Verbesserungspotenzial besteht beim Zusammenspiel von DB Netz, Bauunternehmen und Bund. Eine schnellere Planung und kosteneffizientere Umsetzung sind nötig.
- Auch im städtischen Nahverkehr steigt die Nachfrage und der Erneuerungsbedarf bei der vorhandenen Infrastruktur wächst.



Forderungen an die Politik

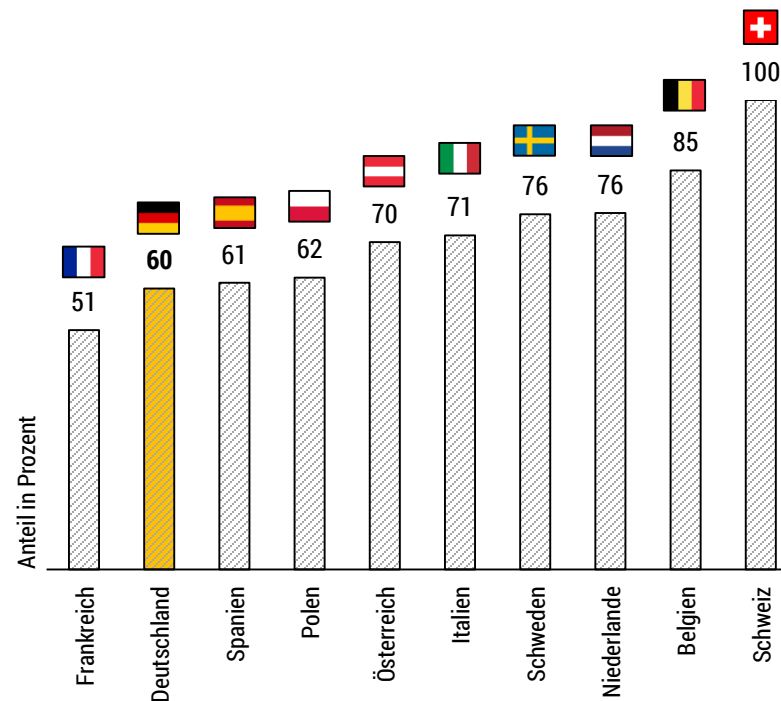
Der Bund sollte ...

- die Aus- und Neubaumittel für die Bundesschienenwege deutlich erhöhen und verstetigen.
- die Vorschläge des Innovationsforums Planungsbeschleunigung für Schienenprojekte umsetzen. [mehr](#)
- dem Aus- und Neubau des Schienennetzes Priorität vor dem Neubau von Bundesfernstraßen geben.
- ein Sonderprogramm für Aus-, Neubau und Ersatz der städtischen Nahverkehrsinfrastruktur auflegen.

E-Mobilität: Bei der Schiene die dominierende Antriebsform

- Die Schiene ist Vorreiter bei der Energiewende im Verkehr: Rund 90 % der Verkehrsleistung werden elektrisch erbracht. U- und Straßenbahnen sind zu 100 % elektromobil unterwegs.
- Doch nur 60 % des Eisenbahnnetzes in Deutschland sind elektrifiziert.
- Für 100 % Elektromobilität auf der Schiene bis 2050 müssen weitere Strecken elektrifiziert und zugleich alternative Antriebe gefördert werden.
- Züge mit E-Antrieb beschleunigen besser und schaffen so mehr Kapazität, sie sind leiser, energieeffizienter und emittieren keine Luftschadstoffe. Dies ist auch ein Beitrag zur Luftreinhaltung und Lärminderung vor Ort.

Elektrifizierte Strecken im staatlichen Eisenbahnnetz



Ausgewählte Länder, 2014
Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: EU Kommission 2016, BMVI 2016.

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- ein Sonderprogramm zur Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken mit dem Ziel von 70 % Elektrifizierungsgrad des Netzes bis 2025 auflegen.
- die Branche bei Forschung, Betriebserprobung und Markteinführung von alternativen Antrieben auf der Schiene für nichtelektrifizierte Streckenabschnitte finanziell unterstützen (Hybrid- und Last-Mile-Loks, Batterie- und Brennstoffzellenkonzepte).
- Elektromobilität verkehrsträgerübergreifend fördern und bisher nur für den Pkw-Verkehr vorgesehene Förderprogramme für andere Verkehrsträger öffnen.

Auf dem Weg zu einem leiseren Schienenverkehr

- Der Schienenverkehr hat einen deutlichen Umweltvorsprung vor den konkurrierenden Verkehrsträgern – mit Ausnahme des Lärms. Deshalb wollen Politik und Bahnbranche die Halbierung des Schienenlärms bis 2020.
- Entscheidend für das Erreichen dieses Ziels ist die Umstellung des Güterwagenparks auf Fahrzeuge ohne Grauguss-Bremssohlen (Umrüstung oder Neubeschaffung).
- Ende 2016 wurde eine Umstellungsquote von 50 % erreicht, die deutschen Wagenhalter haben 100 % bis Ende 2020 angekündigt.
- Der Bund hat im Frühjahr 2017 ein Verbot lauter Güterwagen in Deutschland ab Ende 2020 gesetzlich festgeschrieben.

- Die Lärmsanierung an Schienenwegen wird fortgesetzt. Dabei gelten nun die gleichen Auslösewerte wie bei Bundesfernstraßen.



Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

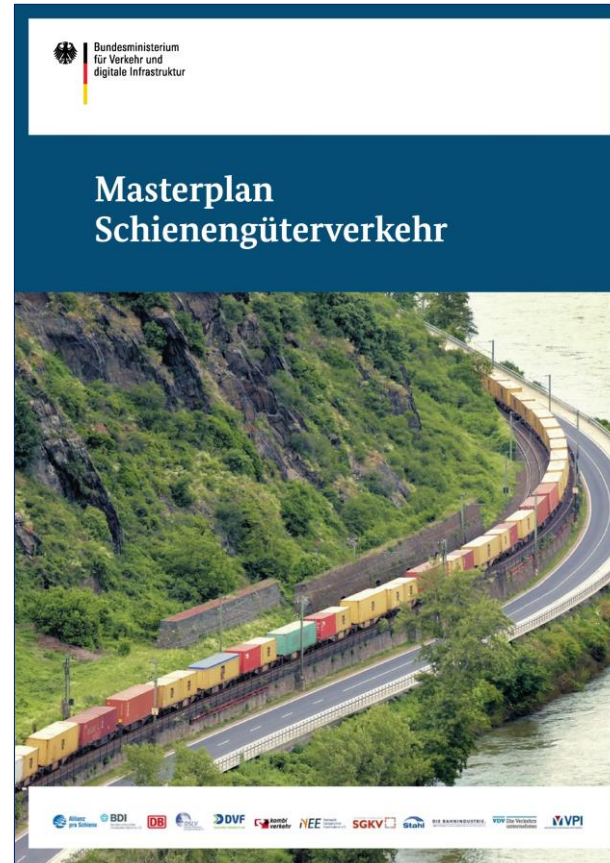
Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- sich für ein EU-weites Verbot lauter Güterwagen ab Ende 2020 einsetzen.
- sich in Brüssel für die Anhebung der EU-Förderquote zur Lärmsanierung von Güterwagen von 20 auf 50 % engagieren (CEF-Mittel).
- neue Lärmminderungsziele für 2030 für alle Verkehrsträger verabschieden.
- sich bei der EU für niedrigere Lärm-Grenzwerte (TSI Noise) für neue Triebfahrzeuge einsetzen.
- Innovation und Forschung für die weitere Lärmminderung bei Infrastruktur und Fahrzeugen unterstützen.

Zielstrebig zu mehr Güterverkehr auf der Schiene

- Im Frühsommer 2017 hat das Bundesverkehrsministerium den Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt.
- Der Masterplan ist das Ergebnis eines Runden Tisches von Politik und Bahnbranche. Ziel ist die deutliche Steigerung des Marktanteils der Schiene bis 2030.
- Der Masterplan hat konkrete Maßnahmen der Bundespolitik und von Unternehmen identifiziert, wie die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Schienengüterverkehrs deutlich gesteigert werden kann.



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- unverzüglich mit der Umsetzung des Masterplans beginnen.
- die Schienenmaut-Halbierung für den Güterverkehr umsetzen und die entsprechenden Mittel beginnend mit dem Bundeshaushalt 2018 bereitstellen.
- die Bewertung des „Potenziellen Bedarfs“ im Bundesverkehrswegeplan noch im Jahr 2017 abschließen und das 740-Meter-Netz für Güterzüge rasch [mehr](#) realisieren.
- den Dialog mit der Bahnbranche im Rahmen des Runden Tisches fortsetzen.

Bahnhöfe sind Mobilitätsdrehscheiben und das Eingangstor zum Schienenverkehr

- In Deutschland gibt es etwa 2.300 Bahnhofsgebäude, circa 1.500 davon gehören nicht mehr der Deutschen Bahn AG.
- Viele Bahnhofsgebäude werden nicht mehr betrieblich genutzt und sind in einem unakzeptablen Zustand. Dabei wird das Erscheinungsbild des Schienenverkehrs maßgeblich von den Stationen geprägt.
- Bislang gewährt der Bund lediglich bei den Bahnsteigen eine Finanzierung für Erhalt und Modernisierung.
- Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist es der Bundespolizei untersagt, für Sicherheit auf Bahnhofsvorplätzen zu sorgen.



Allianz pro Schiene / Fotofair.de

Forderungen an die Politik

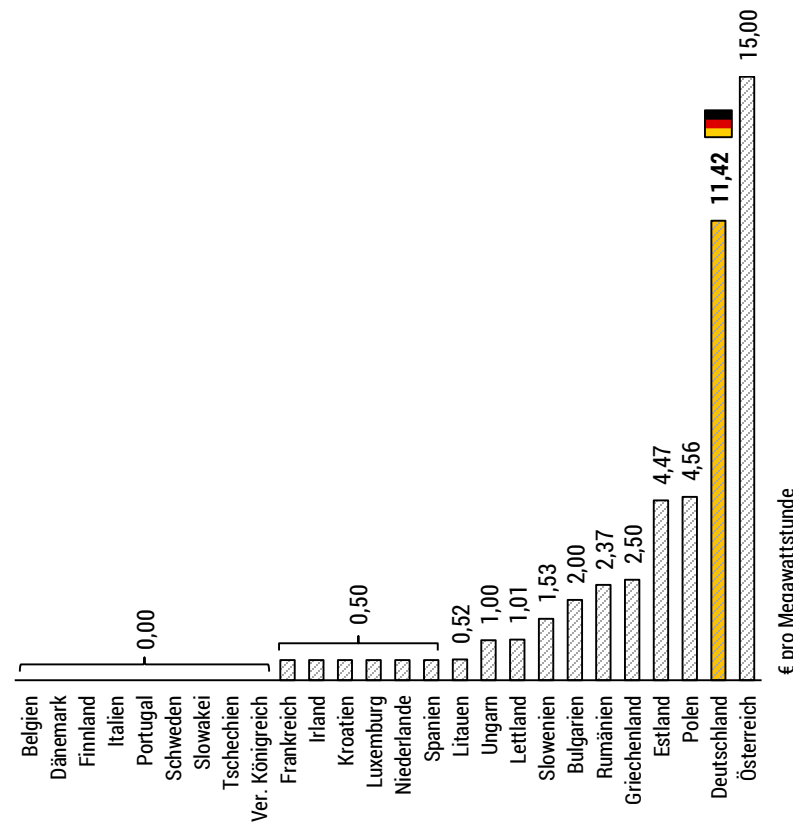
Der Bund sollte ...

- den Bundesländern jährlich 300 Millionen € für die Erneuerung von Bahnhofsgebäuden zur Verfügung stellen, die nicht mehr im DB-Besitz sind.
- rechtlich klarstellen, dass die Bundespolizei auch auf Bahnhofsvorplätzen tätig werden darf.

Die Energiewende braucht die richtigen Anreize

- 42 % des Bahnstroms stammen aus Erneuerbaren Energien – Tendenz steigend.
- Durch die Anhebung der Umlage aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) wurde der elektrische Schienenverkehr in der vergangenen Legislaturperiode in Summe erneut belastet. Hinzu kommen die Kosten aus dem Emissionshandel, in den die Bahnstromerzeugung einbezogen ist.
- Andere Verkehrsträger leisten durch ihre Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen dagegen keinen Beitrag zur Energiewende.
- Der Bund fördert die E-Mobilität, u.a. mit Kaufprämien für E-Autos. Gleichzeitig wird Dieselmotorkraftstoff mit jährlich 7,4 Milliarden € subventioniert und die Stickoxid-Grenzwerte werden in vielen Städten überschritten.

EU-Vergleich: Besteuerung von Eisenbahn-Fahrstrom



Stromsteuer in Euro pro Megawattstunde 2016.
Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: Europäische Kommission 2016.

Forderungen an die Politik

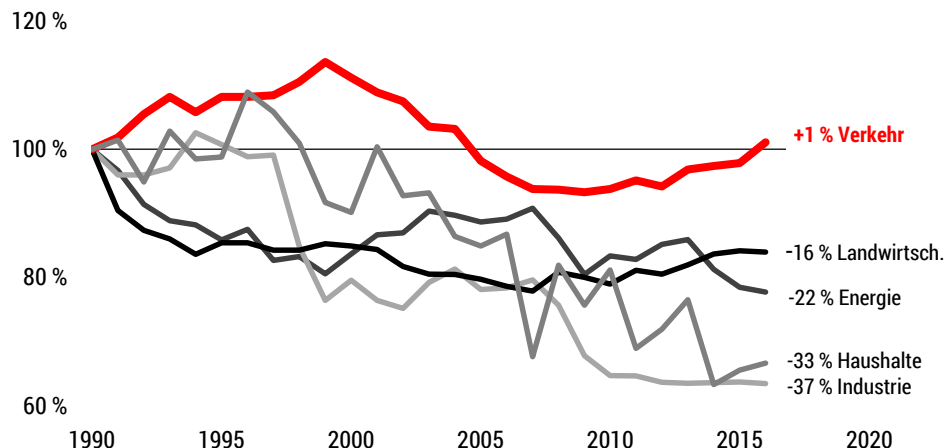
Der Bund sollte ...

- die EEG-Umlage für den elektrischen Schienenverkehr streichen.
- die Stromsteuer für Schienenfahrzeuge auf null absenken.

Die Verkehrswende braucht neue Wettbewerbsbedingungen

- Immer noch wächst der Handlungsdruck im Verkehrssektor: Klimagas-Emissionen und Energieverbrauch entwickeln sich entgegengesetzt zu den politischen Zielen. Dies macht deutlich: Die Energiewende wird nur mit einer Verkehrswende gelingen.
- Die Verkehrswende braucht einen gesamthaften, verkehrsträger-übergreifenden Ansatz, der Anreize zur stärkeren Nutzung des energieeffizienten und klimaschonenden Schienenverkehrs setzt und Missstände im Wettbewerb der Verkehrsträger abstellt.
- Aktuell sind wichtige Anreize falsch gesetzt: Die Schiene wird mit steigenden Abgaben belastet, die sie an die Nutzer weitergeben muss. Konkurrierende Verkehrsträger wurden dagegen verbilligt (u.a. Lkw-Maut, Lang-Lkw).
- Hinzu kommen hohe Verstoßquoten im Straßengüter- und Fernbusverkehr, die den Wettbewerb weiter verzerren.

Treibhausgas-Emissionen: Verkehr ohne Minderung



In Deutschland, Entwicklung von 1990 bis 2016 in %, 1990=100 %
Quelle: Allianz pro Schiene, Basis Umweltbundesamt 2017.

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- die Nutzer der Schiene (Fahrgäste und Verloader) entlasten und die Vorschläge der Initiative nachhaltige Finanzreform umsetzen. [➤ mehr](#)
- das im Klimaschutzplan 2050 angekündigte Konzept zur Marktanteilssteigerung des Schienenverkehrs zügig erarbeiten.
- die Kontrollichte und Bußgelder bei Verstößen im Lkw- und Fernbusverkehr erhöhen.
- den Lang-Lkw-Einsatz auf den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr beschränken.

Lkw-Maut weiterentwickeln, Fernbus-Maut einführen

Die Bahnen zahlen überall Infrastruktur-Nutzungsentgelte

- Bei der Eisenbahn zahlen alle Züge auf 100 % des Streckennetzes eine kilometerabhängige Schienenmaut (Trassenpreise).
- Auch die Nutzung von Stationen im Personenverkehr und von Serviceeinrichtungen im Güterverkehr ist entgeltspflichtig.
- Im Straßenverkehr zahlen nur Lkw ab 7,5 Tonnen auf weniger als 10 % des Straßennetzes eine Maut, Fernbusse sind vollständig mautbefreit.

Die Straßen-Maut im Ländervergleich

				
	alle Straßen	ab 3,5 Tonnen	✓	✓
	alle Autobahnen und Schnellstraßen	ab 3,5 Tonnen	✓	✓
	alle Autobahnen und einige – ab 2018 alle – Bundesstraßen	ab 7,5 Tonnen	✓	

Forderungen an die Politik

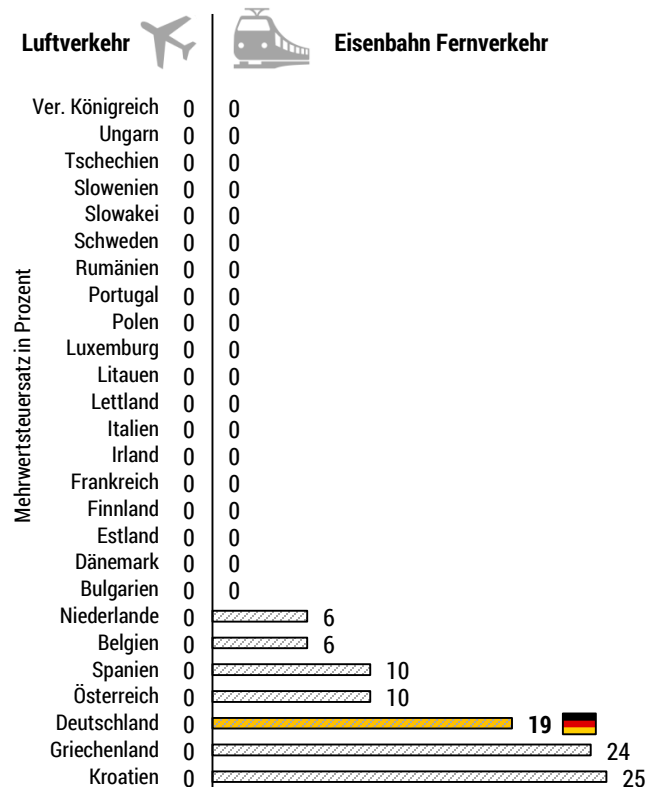
Der Bund sollte ...

- die Lkw-Maut auf alle Straßen ausweiten und Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen einbeziehen.
- die fahrleistungsabhängige Maut für Fernbusse einführen.
- die verkehrsträgerübergreifende Verwendung der Mauteinnahmen wieder einführen.
- die Lkw-Maut für Fahrten im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs erstatten.
- EU-rechtliche Spielräume nutzen, um externe Lärmkosten in die Lkw-Maut einzubeziehen.
- die Weiterentwicklung der EU-Wegekostenrichtlinie in Brüssel vorantreiben, damit Unfall- und Klimakosten einbezogen werden.

Ungleichbehandlung bei der Mehrwertsteuer

- Im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr werden Bahnreisende für den deutschen Streckenanteil mit dem vollen Mehrwertsteuersatz belastet.
- Bei 122,60 € für eine Bahnreise Frankfurt am Main-Brüssel entfallen allein 14,55 € auf die Mehrwertsteuer.
- Grenzüberschreitende Flüge sind dagegen von der Mehrwertsteuer befreit.
- Viele EU-Länder belohnen umweltfreundliches Verhalten und befreien Bahnreisende ebenfalls von der Mehrwertsteuer.

EU-Vergleich: Mehrwertsteuer bei internationalen Reisen



Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: Europäische Kommission 2017.

Forderung an die Politik

Der Bund sollte ...

- Bahn- und Flugreisende gleichbehandeln und grenzüberschreitende Bahnreisen von der Mehrwertsteuer befreien.

Für einen fairen globalen Wettbewerb

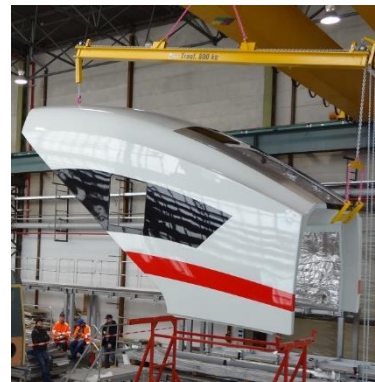
- Während der EU-Markt für öffentliche Aufträge ausländischen Bietern offensteht, bleiben deutsche Hersteller außerhalb der EU von öffentlichen Bestellungen oft ausgeschlossen.
- Die mangelnde Gegenseitigkeit bei Unternehmensbeteiligungen und ungleiche Marktzugangsrechte, z.B. im öffentlichen Beschaffungswesen, verhindern einen fairen Wettbewerb auf globaler Ebene.
- Um ihre Marktposition global auszubauen, werden nichteuropäische Unternehmen durch ihre Regierungen massiv finanziell unterstützt.



Bombardier



Deutsche Bahn AG / Tobias Heyer



Deutsche Bahn AG / Siemens AG

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- in Zusammenarbeit mit der EU-Kommission Handelspartner dafür gewinnen, Auftragsvergaben offen und transparent zu gestalten und den Marktzugang von EU-Bietern in Drittländern zu ermöglichen.
- Modelle entwickeln, um deutsche Unternehmen bei der Projektfinanzierung zu unterstützen.

Ungleichbehandlung bei Bahn-, Fernbus- und Flugzeugreisen

- Bahnreisende erhalten unabhängig von der Reiseentfernung ab 60 Minuten Verspätung eine Entschädigung – selbst bei höherer Gewalt (z.B. Unwetter, Streik). Die Fahrgastrechte gelten bei Umsteigeverbindungen auch anbieterübergreifend für die gesamte Reisekette.
- Fernbusreisende haben dagegen erst ab 250 km Reiseentfernung überhaupt Anspruch auf Entschädigung – allerdings nicht bei höherer Gewalt (z.B. Stau).
- Für Fluggäste gilt erst ab 3 Stunden Verspätung überhaupt ein Anrecht auf Entschädigung – allerdings nicht bei „außergewöhnlichen Umständen“ (z.B. Streik).

Entschädigungsanspruch im Verkehrsträgervergleich



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- sich bei der EU mit Nachdruck für vergleichbare Fahrgastrechte bei Fernbussen, Flugzeugen und Bahnen einsetzen.

Querschnittsaufgabe Sicherheit

- Das Thema Gewalt und Belästigung im öffentlichen Verkehr macht immer wieder Schlagzeilen. Zwar sind gewalttätige Übergriffe auf Fahrgäste in Deutschland zahlenmäßig gering, für Betroffene aber sind sie dramatisch.
- Jenseits konkreter Betroffenheit ist das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen relevant. Obwohl Züge in Deutschland sichere Orte sind, zeigen Umfragen, dass sich bis zu 10 Prozent der Reisenden subjektiv unsicher fühlen.
- Sicherheit und Sicherheitsempfinden im öffentlichen Verkehr sind eine Querschnittsaufgabe, die viele Akteure fordert – auch den Bund: Dieser ist zuständig für die Sicherheit an Stationen und Bahnanlagen des Bundes sowie für Überblicksdaten.
- Für Videoaufzeichnungen in Einrichtungen und Fahrzeugen des öffentlichen Personenverkehrs bestehen heute in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche Regelungen.



Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- einen jährlichen Bundesbericht Sicherheit im öffentlichen Verkehr vorlegen.
- die personelle Ausstattung der Bundespolizei verbessern und ihre Präsenz erhöhen.
- dafür sorgen, dass Videoaufzeichnungen in Fahrzeugen des öffentlichen Personenverkehrs bundesweit ohne besondere Prüfung zulässig sind.

Eine starke Schiene braucht kompetente Mitarbeiter

- Die Bundesregierung unterstützt die Aus- und Weiterbildung bei Lkw und Binnenschiff mit rund 128 Mio. € pro Jahr (Haushaltskapitel 1201 und 1210). Eine vergleichbare Förderung für Beschäftigte in der Bahnbranche existiert nicht.
- Die Bahnbranche unternimmt – z.B. mit SchienenJobs.de – erhebliche Anstrengungen, um neue Mitarbeiter zu gewinnen. Dennoch herrscht vielfach Fachkräftemangel. So kann eine Lokomotivführerstelle im Durchschnitt erst nach 167 Tagen besetzt werden.
- Viele Speditionen beklagen, dass die Berufsausbildung für Speditionskaufleute den Schienengüterverkehr nicht mehr standardmäßig berücksichtigt. Dadurch finden sie keinen intermodal qualifizierten Nachwuchs am Arbeitsmarkt.



Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Forderungen an die Politik

Der Bund sollte ...

- die Fördermittel zur Aus- und Weiterbildung auch für die Unternehmen der Bahnbranche bereitstellen.
- die Schienenkompetenz verpflichtend in die Ausbildungsordnung für Speditionskaufleute aufnehmen.
- die Kultusministerkonferenz der Länder zur Integration der Schienenkompetenz in die Rahmenlehrpläne von Speditionskaufleuten auffordern.

Die Allianz pro Schiene

ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung und Verbesserung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs.

In dem Bündnis haben sich 23 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen, sie vertreten insgesamt über 2,5 Millionen Einzelmitglieder.

Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 140 Unternehmen der Bahnbranche.

www.allianz-pro-schiene.de

