

# 26. HORBER SCHIENEN-TAGE

## Welche Eisenbahn brauchen wir?



Horb, der 23. November 2008

### Resolution der 26. Horber Schienen-Tage

Die Teilnehmer der 26. Horber Schienen-Tage aus dem In- und Ausland haben auf den Horber Schienen-Tage vier Tage lang die aktuelle Situation des Verkehrsmittels Eisenbahn analysiert. Wichtige Ergebnisse sind in der dieser Resolution zusammengefasst.

- Der Deutschland-Takt muß umgesetzt werden.

Die Teilnehmer der Horber Schienen-Tage unterstützen den Deutschland-Takt und dessen ganzheitlichen Ansatz. Der Erfolg des Taktfahrplans im Nahverkehr hat vorgeführt, wie dadurch erhebliche Attraktivitätssteigerungen möglich sind. Im Fernverkehr ist ebenfalls ein geplanter, politisch verantworteter und abgestimmter Fahrplan für ganz Deutschland notwendig. Dazu ist ein Bundes-Fernverkehrsgesetz notwendig.

Die Takte der verschiedenen Arten von Öffentlichem Personenverkehr müssen aufeinander abgestimmt sein. Dieser integrierte Taktverkehr muß Vorrang vor Einzelverkehren haben, auch vor europäischen Güterverkehren. Es sind ausreichend Trassen für den Güterverkehr und Einzelverkehre sowie für künftige Verkehrszuwächse und -verlagerung vorzusehen. Erfahrungen im Ausland haben gezeigt, daß mit Taktverkehren die Kapazität des Netzes steigt. Für integrierte Taktverkehre sind Ermäßigungen im Trassenpreis vorzusehen.

- Zuerst Liniennetz und Betriebsprogramm planen, dann Streckenausbau durchführen („zuerst planen, dann bauen“).

Basierend auf den prognostizierten Verkehren und dem deutschlandweiten Taktfahrplan muß zuerst eine Engpaßanalyse erfolgen. Das Schienennetz muß dann an den Stellen ausgebaut werden, an denen mit dem vorhandenen Geld die größten Verbesserungen möglich sind. Alle Projekte müssen mit realen Kosten geplant werden. Derzeit besteht die Gefahr, das viele wichtige Maßnahmen (Ausbau München – Mühldorf – Freilassing, Ausbau Gäubahn, Einbeziehung von Wilhelmshaven in das elektrische Fernverkehrsnetz, und viele weitere) nicht zum Zuge kommen, da die Gelder durch wenige Prestigeprojekte gebunden sind.

Derzeit fehlt eine langfristige Perspektive für den Schienenverkehr. Die Eisenbahn braucht freie Kapazität, um 20% des Straßenverkehrs übernehmen zu können (Deutschland hat sich zu einer 20%igen CO<sub>2</sub>-Reduzierung verpflichtet, die Verlagerung auf die Eisenbahn kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten).

- Infrastruktur

Das Netz muß im Eigentum der Öffentlichen Hand bleiben und wieder direktem Staatszugriff unterstehen. Die Ziele (Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Kapazitätsreserven, ...) müssen transparent vorgegeben werden. Die Netzqualität muß effektiv kontrolliert werden. Ziele, aktueller Status und der Grad der Zielerreichung muß veröffentlicht werden. Mißerfolg muß effektiv sanktioniert werden.

Die Länder müssen die Möglichkeit haben, regionale Infrastruktur zu übernehmen.

Der Ausbau der Infrastruktur zum jetzigen Zeitpunkt wirkt als Investitionsprogramm gegen die derzeitige Rezession. Wenn jetzt das Netz ausgebaut wird, stünde dann die höhere Kapazität zu dem Zeitpunkt zur Verfügung, an dem die Wirtschaftsleistung wieder ansteigt und die Kapazität benötigt wird.

- Tarif

Der Tarif muß für die Fahrgäste unternehmensübergreifend sein. Die Tarif- und Vertriebsorganisation muß unternehmensneutral sein und darf nicht von einem Wettbewerber beherrscht werden; insbesondere darf das Vertriebssystem nicht als Teil von DB ML verkauft werden.

- Lärm

Die Wichtigkeit des Themas Lärm wird weiter zunehmen. Deshalb ist eine Reduzierung des Eisenbahnlärms unabdingbar. Hierzu ist eine intelligente Lärmsanierung der Infrastruktur ohne hohe Lärmschutzwände notwendig, innovative Maßnahmen müssen gefördert und umgesetzt werden. Die Lärmproblematik betrifft nicht nur den Güterverkehr.

Der Einstieg in lärmabhängige Trassenpreise ist überfällig, die Entwicklung der Trassenpreise muß dabei für die Verkehrsunternehmen mittelfristig vorhersehbar sein. Ein lärmabhängiger Trassenpreis sorgt für eine Selbstregulierung des Marktes, ähnlich wie lärmabhängige Flughafengebühren eine positive Wirkung hatten.

- Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung und der Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel muß stärker koordiniert werden. Die Öffentlichen Verkehrsmittel müssen spätestens dann zur Verfügung stehen, wenn die ersten Wohnungen bzw Gewerbeeinrichtungen benutzt werden.

- Steuerliche Rahmenbedingungen

Die Benachteiligung der Eisenbahn im Steuerbereich ist zu beenden. Ein Beispiel für diese Diskriminierung ist, daß die Eisenbahn relativ hohe Trassenpreise zahlt und zusätzlich auch Mineralölsteuer, während Kerosin steuerfrei ist und Landegebühren bezuschußt werden. Ähnliches gilt im Bereich der Mehrwertsteuer.

Wenn derzeit Steuerermäßigungen zur Verbesserung der Kaufkraft diskutiert werden, sind solche Maßnahme zu bevorzugen, die mit den erklärten langfristigen Zielen der Nachhaltigkeit vereinbar sind. Die seit Jahren geforderte Ermäßigung des Mehrwertsteuersatzes für den Fernverkehr, besser noch die Gleichstellung von Bahn- und Flugverkehr ist ein Beispiel für eine solche Maßnahme.

- Informationssysteme / Fahrplandaten

Die Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verbände müssen die Fahrplandaten und den real gefahrenen Fahrplan im Öffentlichen Personenverkehr den Bürgern über offene Standards kostenfrei zur Verfügung stellen. Eine freie durchgehende Fahrplanauskunft im Internet muß möglich sein, auch wenn verschiedene Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger beteiligt sind.