

36. Horber Schienen-Tage
21. – 25. November 2018
Die Schere zwischen Wunsch und Wirklichkeit



Klimaschutz bedeutet Verkehrswende – Deutschlandtakt wichtiger Baustein

Dreimal soviel Bahn bis 2035. Das ist zwingend notwendig für den Klimaschutz und die Einhaltung der deutschen Klimaziele. Das erfordert:

- Umsetzung des Deutschlandtakts, erste Stufe bis 2030
- Pro-Kopf-Investition ins System Bahn mindestens auf dem Level wie in Dänemark, Großbritannien, Österreich oder Schweiz
- 100% E-Mobilität auf der Schiene bis 2040
- Infrastruktur auf Zuwachs bauen
- Planungsbeschleunigung mit früherer Bürgerbeteiligung, Entschlackung der Verfahren und Planung auf Vorrat
- Störungsanfälligkeit reduzieren, Pünktlichkeit + Zuverlässigkeit erhöhen – dafür ist eine Mischung aus großen und kleine Maßnahmen nötig

Die Teilnehmer der 36. Horber Schienen-Tage

Ergänzende Anmerkungen

- „Dreimal soviel Bahn“ bedeutet: dreimal so viele Fahrgäste und Güter (in km-Leistung, relativ zu 2018)
- Nur mit Technikverbesserungen auf der Straße sind die Klimaziele nicht erreichbar. Dies ist auch daran erkennbar, dass Deutschland mittlerweile die Klimaziele bereits verfehlt. Eine stringente Verlagerungspolitik in Richtung Schiene ist daher zwingend erforderlich.
- Sobald die erste Stufe des Deutschlandtakts in 2020 abgestimmt ist, sind alle Investitionen auf Basis des Deutschlandtaktes zu priorisieren und ggf. gegenüber laufenden Maßnahmen vorzuziehen.
- Deutschlandtakt auch für die Regionen: Länder müssen jetzt aktiv mitwirken, damit er vor Ort verankert wird und bis vor die Tür gilt
- Der Deutschlandtakt sollte auch mit den Nachbarländern abgestimmt werden – Mobilität darf nicht länger an Grenzen enden.
- Die Grundsätze des Deutschlandtakts müssen auch konsequenter für den Güterverkehr angewendet werden, beispielweise für deutlich mehr Gleisanschlüsse, Parkmöglichkeiten, flächendeckende Übergabepunkte für Einzelwagen und kombinierten Verkehr.
- Viele europäische Länder investieren in das System Schiene seit vielen Jahren mehr als Deutschland – als Exportland müssen wir hier aufholen und sollten uns die besten Länder als Vorbild nehmen. Dänemark und Großbritannien investieren etwa 163 Euro pro Kopf und Jahr, die Schweiz sogar 362 Euro – Deutschland ist mit 69 Euro weit abgeschlagen. Geld ist genug vorhanden, wie man beim Zuwachs im Straßenbauetat sehen kann.

36. Horber Schienen-Tage
21. – 25. November 2018
Die Schere zwischen Wunsch und Wirklichkeit



(Resolution der 36. Horber Schienen-Tage - weitere Anmerkungen)

- Analog der Straße sollte die Planung für Projekte des Deutschlandtaktes erfolgen dürfen, auch ohne dass die Maßnahme schon komplett durchfinanziert ist (Vorratsplanung).
- „E-Mobilität“ hat sich auf der Schiene seit weit über 100 Jahren bewährt – Innovative Techniken wie Brennstoffzelle sind kein Widerspruch, sondern eine gute Ergänzung zur weiteren Elektrifizierung der Infrastruktur. Durch Kombination der Maßnahmen ist das 100%-Ziel auf Basis erneuerbaren Energien erreichbar (ausgenommen historische Fahrzeuge).
- Da Infrastruktur langlebig ist, ist bei jedem Bau ausreichend Platz für Zuwachs und neuen Verkehr vorzusehen. Ein Zielhorizont von 2030 ist angesichts der realistischen Eröffnungsdaten nicht ausreichend.
- Gesetzgebung und Verkehrswegeplanung sollten Ziele formulieren anstelle Wunschzettel mit Einzelmaßnahmen und reine Marketingversprechen sein.
- Der Nutzen sollte aus Sicht der Nutzers (= Fahrgast / verladende Industrie / Gesellschaft) bewertet werden, dies ist im AEG [Allgemeines Eisenbahngesetz] und PBefG [Personenbeförderungsgesetz] zu verankern.
- Frühe Bürgerbeteiligung bedeutet: ergebnisoffene Prüfung von Varianten, Anmerkungen und Vorschläge werden ernst genommen, Entscheidungskriterien frühzeitig offen gelegt. Damit kann die Planungsphase systematisch verkürzt werden. Positive Beispiele aus anderen Sektoren existieren.
- Investitionen müssen möglichst schnell zu einem Nutzen führen.
- Entschlackung der Verfahren: grundsätzliche Entscheidungen sollten frühzeitig und verbindlich erfolgen, alle Belange müssen eingebunden werden aber nur einmal im Gesamtverfahren.
- Die heutige Nutzen-Kosten-Untersuchung führt zu unrealistisch schlechten Ergebnissen, wie das regelmäßige Übertreffen der Fahrgastprognosen zeigt. Stabilisierung des Netzes, das Schaffen von Reserven und Redundanzen sowie Zukunftssicherheit müssen deutlich positiver bewertet werden.
- Wenn für Oberleitungen auf der Autobahn keine Planfeststellung erforderlich ist, dann darf auch bei der Schiene keine erforderlich sein. Das gilt analog auch für andere Maßnahmen.
- Die Störungsanfälligkeit muss dringend reduziert werden, in der Infrastruktur unter anderem durch bessere laufende Instandhaltung, Streckenfreischnitt und ausreichend Kapazitäten für Störfälle und redundanter Auslegung wichtiger Anlagen. Wichtig sind nicht nur Großmaßnahmen, sondern auch viele Kleinmaßnahmen wie der Einbau zusätzlicher Weichen und Signale zur Betriebsstabilisierung.
- Die Verantwortung für die Verbesserung der Infrastruktur liegt bei der Politik, für DB-Infrastruktur beim Bund – dies gilt auch für regionale Strecken. Die Eisenbahnen bleiben gefordert, die Zuverlässigkeit ihrer Fahrzeuge sicherzustellen, sowie ausreichend Fahrzeugreserven zu schaffen.