



Vorbemerkung

Die EU-Kommission hat am 17.06.2009 eine Mitteilung veröffentlicht unter dem Titel „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ (KOM(2009) 279).

Die Kommission hat Institutionen und Stakeholdern bis zum 30.09.2009 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Allianz pro Schiene e.V. begrüßt die frühzeitige Einbindung verschiedener Interessensgruppen als sinnvoll und notwendig und übersendet der EU-Kommission die folgende Stellungnahme.

Die Allianz pro Schiene e.V. (www.allianz-pro-schiene.de) ist ein gemeinnütziger, politisch unabhängiger Verband zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs mit Sitz in Berlin (Deutschland). Die Allianz pro Schiene arbeitet auf nationaler Ebene und mit europäischer Ausrichtung. Das Bündnis vereint Non-Profit-Organisationen, die sich aus ideellen Gründen für den Schienenverkehr einsetzen und ihn verbessern wollen (Mitglieder), und Firmen, die unternehmerisch im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind (Fördermitglieder).

Die Allianz pro Schiene hat 16 Non-Profit-Verbände als Mitglieder: Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände. Diese Mitgliedsverbände repräsentieren über 2 Millionen Einzelmitglieder.

Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 90 Fördermitgliedern aus der bahnnahen Wirtschaft. Dazu gehören Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturbetreiber, Bahntechnikproduzenten, Baufirmen, Banken, Versicherungen und andere Unternehmen. Unter den Fördermitgliedern befinden sich sowohl Weltmarktführer als auch kleine und mittelständische Unternehmen. Die von der Allianz pro Schiene vertretenen Unternehmen stehen für einen Jahresumsatz im Schienenbereich von 35 Milliarden Euro.

Die Stellungnahme der Allianz pro Schiene gliedert sich in zwei Abschnitte. Der erste Teil enthält Aussagen grundsätzlicher Art zu den Zielen und Schwerpunkten der europäischen Verkehrspolitik. Der zweite Teil (Allianz pro Schiene-Empfehlungen im Einzelnen) enthält die Empfehlungen der Allianz pro Schiene zu einzelnen Themenfeldern und Maßnahmen unter Berücksichtigung der Kommissionsmitteilung und des „guidance documents“ zur Konsultation.

I. Grundsätzliche Anmerkungen der Allianz pro Schiene

Herausforderungen

Erklärtes Ziel der Kommissionsmitteilung ist es, den Blick weiter voraus zu richten und den Weg für künftige Entwicklungen der Verkehrspolitik zu ebnen (vgl. KOM(2009) 279, Einleitung).

Die Allianz pro Schiene hält diesen Ansatz für richtig und begrüßt die Absicht der Kommission, ein langfristig angelegtes Konzept für die europäische Verkehrspolitik zu entwickeln.

Der Verkehr und die Verkehrspolitik stehen in Europa in der Tat vor großen Herausforderungen im Hinblick auf Effizienz und Zukunftsfähigkeit. Vor diesem Hintergrund stimmt die Allianz pro Schiene der EU-



Kommission zu, dass das nächste Jahrzehnt für das Verkehrssystem voraussichtlich ein Jahrzehnt des Übergangs werden wird.

Deutlich stärker als bisher werden Ressourcenschonung sowie Energie- und damit Kosteneffizienz Grundvoraussetzungen für einen erfolgreichen Verkehrssektor sein. Es ist unstrittig, dass sich die einzelnen Verkehrsträger in dieser Hinsicht beträchtlich unterscheiden. Der Straßenverkehr verursacht für die gleiche Transportleistung im Personenverkehr mehr als 3mal und im Güterverkehr mehr als 4mal so hohe Externe Kosten (Quelle: INFRAS 2007). Wegen des geringeren Rollwiderstandes der Rad/Schiene-Technik sind Eisenbahnen außerdem bei gleicher Transportleistung dreimal energieeffizienter als der Straßenverkehr (Quelle: ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH 2008). Zudem nutzt der Schienenverkehr sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr schon heute ganz überwiegend elektrische Antriebsenergie, während der Straßenverkehr auch über 2020 hinaus praktisch vollständig auf den Antrieb durch Verbrennungsmotoren angewiesen bleiben wird.

Die Europäische Kommission hat das zentrale politische Handlungsfeld „Verkehr und Umwelt“ allerdings bisher in ihrer Mitteilung weder ausreichend noch systematisch mit Zielen und Instrumenten hinterlegt. Die unzureichende Hinterlegung von Umwelt- und Klimaschutzaspekten mit konkreten Zielsetzungen und Maßnahmen ist ein schwerwiegendes inhaltliches Defizit der Kommissionsmitteilung, das im zukünftigen Weißbuch 2010 dringend behoben werden muss. Bezeichnenderweise ist bislang auch im Titel der Kommissionsmitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ von einem „umweltfreundlicheren System“ keine Rede.

Eine deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten Umwelt- und Klimabelastungen ist die Voraussetzung für eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr in Europa sowie für das Erreichen der europäischen Klima- und Energieziele.

Auf die gravierenden Unterschiede der Verkehrsträger im Hinblick auf ihre Umwelt- und Energiebilanz sollte die europäischen Verkehrspolitik mit einem integrierten Ansatz reagieren: Es ist sicherlich sinnvoll und notwendig, innerhalb einzelner Verkehrsträger nach Verbesserungspotenzialen zu suchen und diese zu heben.

Im Mittelpunkt des kommenden Weißbuchs Verkehr 2010 muss aber die gezielte Stärkung umweltfreundlicher, energieeffizienter und sicherer Verkehrsträger stehen, mit dem Ziel, dass diese Verkehrsträger zukünftig einen deutlich höheren Marktanteil erreichen als heute.

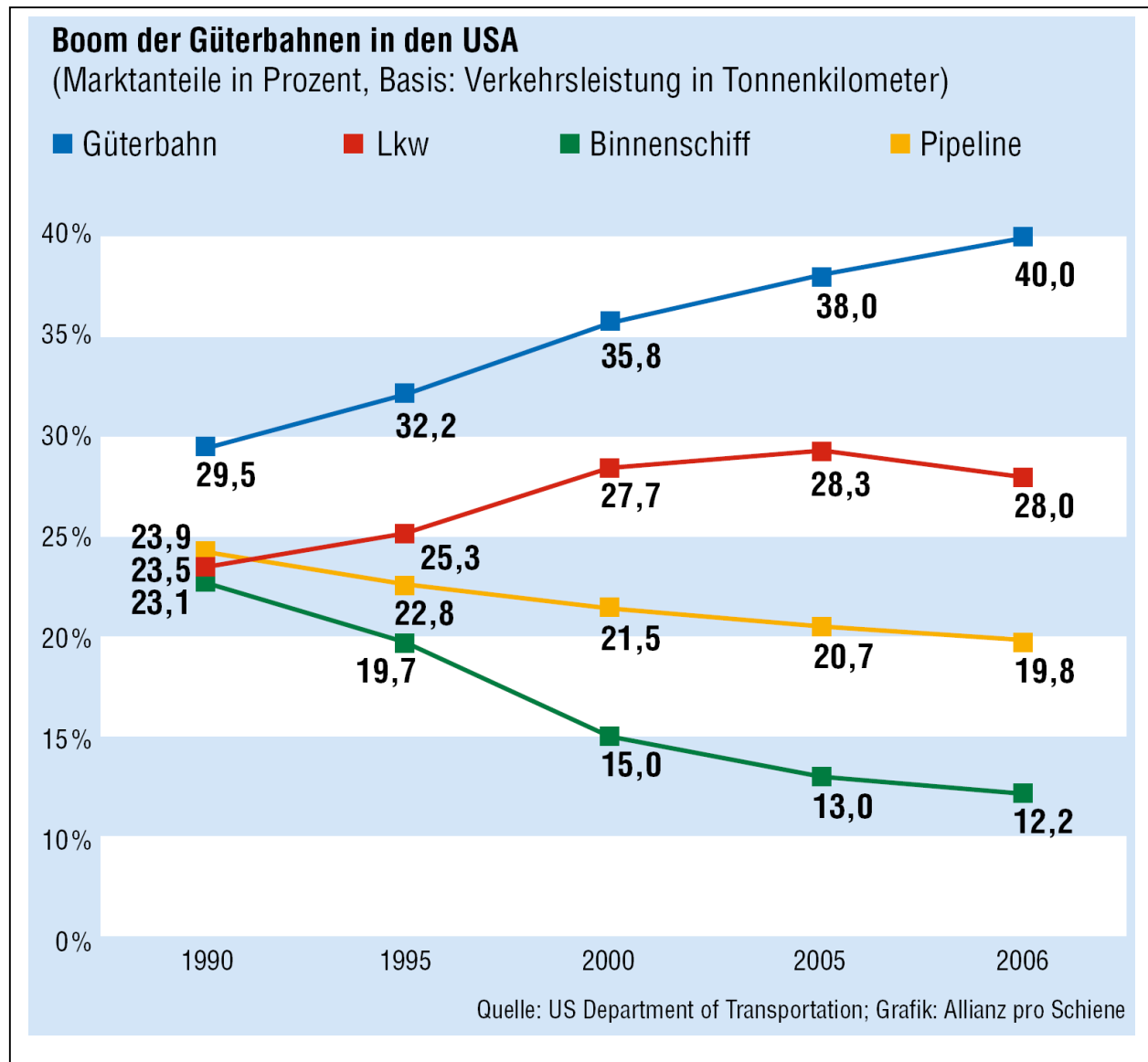
Handlungsnotwendigkeiten

Insbesondere die Bedrohung durch den Klimawandel zwingt zu konsequentem Handeln, auch und gerade im Verkehrsbereich. Der Verkehr ist für ein Fünftel des CO₂-Ausstoßes in Europa verantwortlich und hat, anders als die anderen Sektoren, seit 1990 noch keinen Beitrag zur Reduzierung der Belastungen geleistet (Quelle: EU-Kommission: Statistical Pocket Book – Energy and Transport 2009). Der jüngste Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) vom Mai 2007 formuliert es unmissverständlich: Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt ist eine zentrale Handlungsnotwendigkeit für Klimaschutz im Verkehrssektor. (IPCC, WG III, Fourth Assessment Report, Summary for Policymakers, vom 04. Mai 2007, Seite 17).

Bei der Verlagerung von Verkehr auf den umweltfreundlicheren und sichereren Schienenverkehr ist Europa bereits hinter wichtige konkurrierende Wirtschaftsräume zurückgefallen (siehe untenstehende Grafiken). Dieser Rückstand bei der Verkehrsverlagerung wird die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Europa in den kommenden Jahren zunehmend beeinträchtigen. Die völlig unbefriedi-



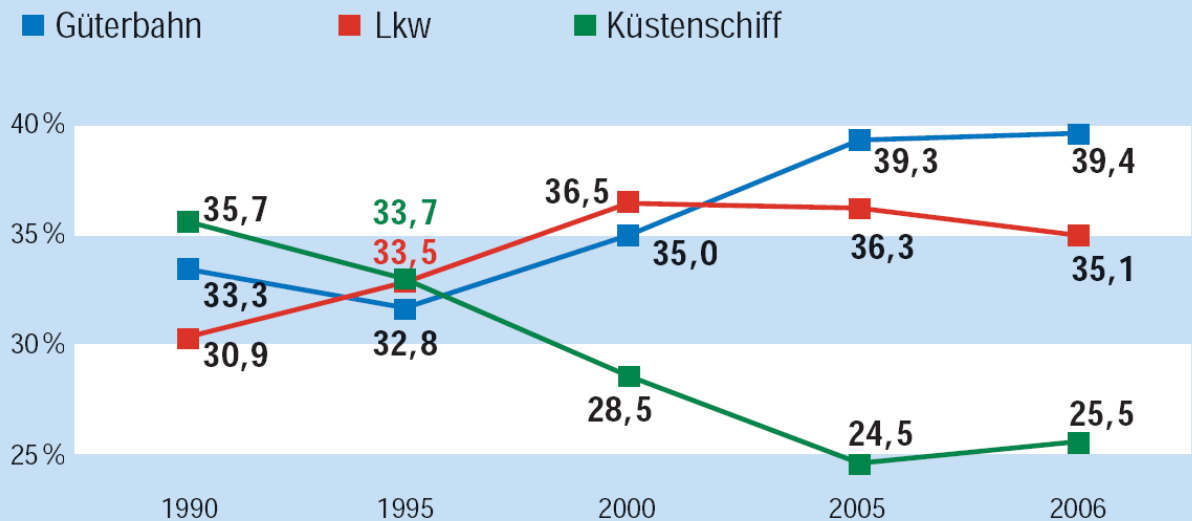
gende Situation in Bezug auf Verkehrsverlagerung auf effizientere Verkehrsträger wird zwar in der Kommissionsmitteilung zutreffend beschrieben (Ziffer 17), die vor diesem Hintergrund nötigen Konsequenzen für die Verkehrspolitik und entsprechende Maßnahmen werden allerdings nicht klar benannt.





Boom der Güterbahnen in Australien

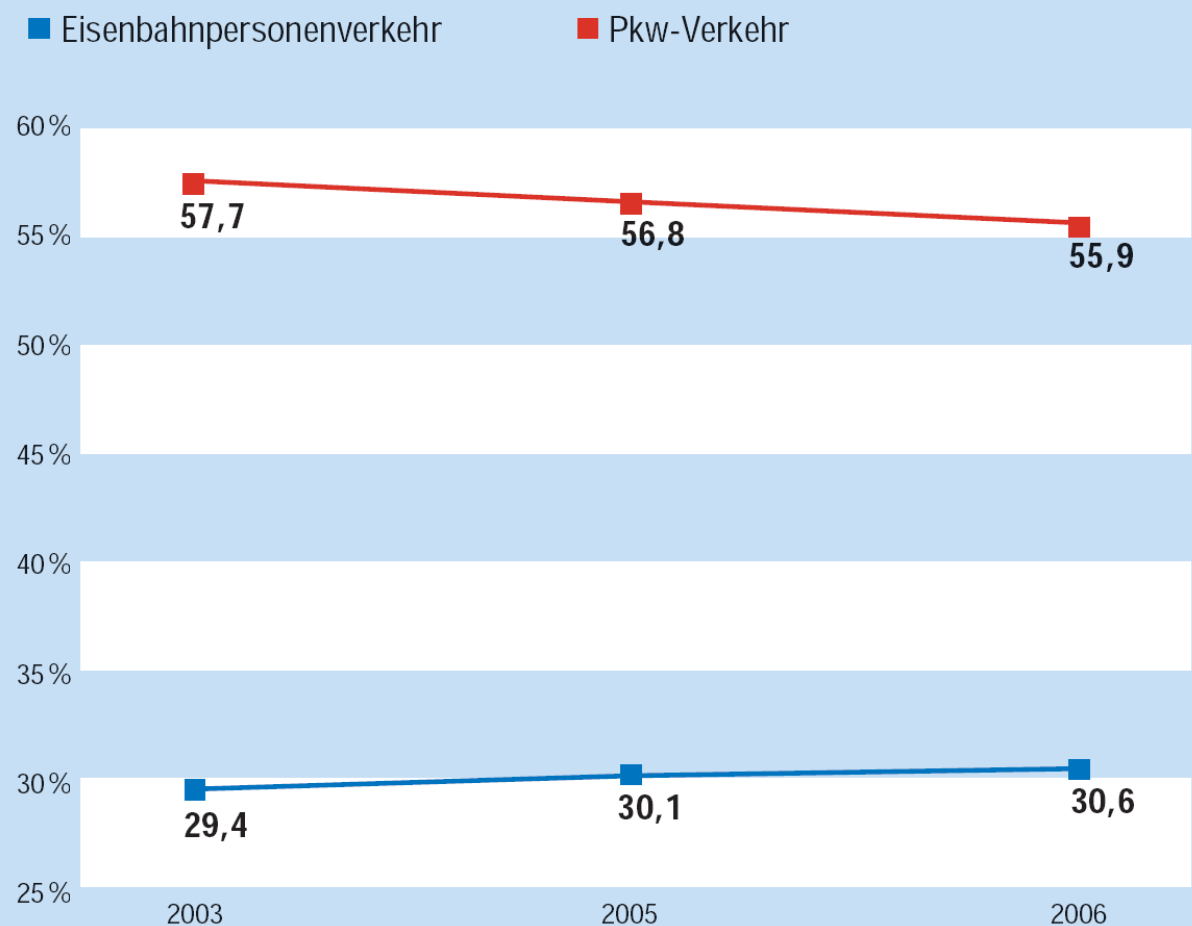
(Marktanteile in Prozent, Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometer)



Quelle: Australian Government; Grafik: Allianz pro Schiene

Marktanteil der Personenbahnen in Japan

(Basis: Verkehrsleistung in Personenkilometern)



Quelle: EU-Kommission; Grafik: Allianz pro Schiene



Das gleiche Bild zeigt sich beim Thema „Treibhausgasintensität des Verkehrs“ (Ziffern 15 + 18 + 25). Auch hier fehlt jeder Hinweis auf das enorme CO₂-Minderungspotenzial durch Verkehrsverlagerung auf umweltschonendere Verkehrsträger wie den Schienenverkehr.

Im kommenden Weißbuch Verkehr 2010 muss daher die Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr als Ziel festgeschrieben werden.

Verschiedene Mitgliedstaaten der EU haben erste derartige Zielsetzungen bereits vorgenommen. So hat sich die deutsche Bundesregierung im 2008 verabschiedeten „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ das Ziel gesetzt, den Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Güterverkehr „bis 2025 nachhaltig zu erhöhen“ (vgl. „Masterplan Güterverkehr + Logistik“, S. 12). Die französische Regierung will bis 2022 im Güterverkehr das Ziel erreichen, dass der Marktanteil alternativer Verkehrsträger im Güterverkehr von 14 auf 25 % steigt (vgl. Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer; www.transports.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=9046). Die im Weißbuch Verkehr 2010 festzulegenden Ziele können sich hieran orientieren.

II. Allianz pro Schiene-Empfehlungen im Einzelnen

Ziffer 25 / Guidance Document Frage 4:

Die Allianz pro Schiene stimmt der Auffassung zu, dass dem Verkehr bei der Verwirklichung der EU-Treibhausgas-Minderungsziele ein Schlüsselrolle zukommt.

Das zukünftige Weißbuch 2010 sollte daher ein konkretes CO₂-Minderungsziel für den Verkehrssektor festlegen. Die Allianz pro Schiene hält ein CO₂-Reduktionsziel in Höhe von 20 Prozent bis zum Jahr 2020 (Basisjahr 1990) für ein unverzichtbares Minimum. Wichtig ist der verkehrsträgerübergreifende Ansatz: Es muss ein CO₂-Minderungsziel für den gesamten Verkehrssektor geben. Verengt sich der Blick von vornherein auf einzelne Verkehrsträger (z. B. lediglich ein spezifisches CO₂-Ziel für Pkw), gerät das CO₂-Einsparpotenzial durch Verkehrsverlagerung aus dem Blickfeld.

Ziffer 28 / Guidance Document Frage 3:

Die Allianz pro Schiene stimmt der Auffassung zu, dass ein Übergang zu einer Wirtschaft mit geringerer Kohlenstoffintensität nötig ist.

Zur Reduzierung der Kohlenstoffintensität im Verkehrsbereich kann vor allem die Stärkung des Schienenverkehrs beitragen. Der Schienenverkehr verursacht sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr für die gleiche Transportleistung nur ein Bruchteil der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern nutzt der Schienenverkehr schon heute weitgehend elektrische Antriebsenergie bietet damit bereits in der Periode bis 2020 die Möglichkeit, verstärkt auf regenerative und CO₂-freie Energiequellen zurückzugreifen.

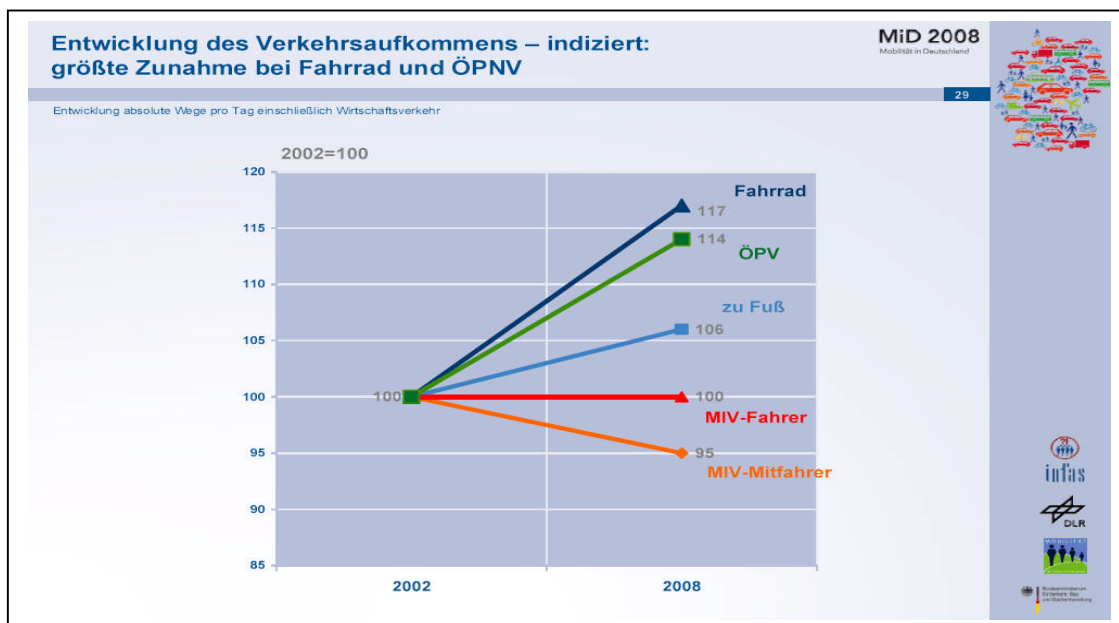
Dieser Technologie- und Infrastrukturvorsprung des Schienenverkehrs muss sich in den Zielsetzungen und Maßnahmen des zukünftigen Weißbuchs 2010 widerspiegeln. Die Stärkung des Schienenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ist der Schlüssel zu einer nachhaltigen Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors.



Ziffer 32 / Guidance Document Frage 5:

Die Allianz pro Schiene widerspricht ausdrücklich der Behauptung der Kommissionsmitteilung, eine zunehmende Verstädterung gehe mit einer stärkeren Nachfrage nach Individualverkehr einher. Diese Behauptung ist weder plausibel, noch stimmt sie mit den vorliegenden Daten und Marktentwicklungen überein. Tatsächlich gibt es in Städten und städtischen Räumen ein deutlich attraktiveres und umfangreicheres Angebot des öffentlichen Verkehrs, während der Individualverkehr aufgrund steigender Kosten und sinkender Geschwindigkeiten immer weniger attraktiv ist. Diese Umstände spiegeln sich deutlich im Mobilitätsverhalten der Bürger wider. So ist in Deutschland z.B. die Zahl der autofreien Haushalte in den Städten deutlich höher als im Landesdurchschnitt. (In Berlin sind knapp 50 % der Haushalte autofrei, in Hamburg knapp 45 %. Im Landesdurchschnitt sind dagegen nur 23 % der Haushalte autofrei; Quelle: Statistisches Bundesamt).

Insgesamt ist in Deutschland schon seit einigen Jahren zu beobachten, dass die Nachfrage nach Individualverkehr stagniert, während alle anderen Mobilitätsformen (Öffentlicher Verkehr, Fahrradverkehr, Fußwege) stark wachsen (siehe dazu die untenstehende Grafik).



Quelle: MiD 2008 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (www.mobilitaet-in-deutschland.de)
(MIV = Motorisierter Individualverkehr; ÖPNV = Öffentlicher Personenverkehr)

Die Tatsache, dass die Nachfrage der Bürger nach Öffentlichem Verkehr und Fahrradverkehr stark steigt, während die Nachfrage nach Pkw-Verkehr stagniert, muss im zukünftigen Weißbuch 2010 berücksichtigt und mit konkreten Maßnahmen flankiert werden.

Ziffer 33 / Guidance Document Frage 5:

Die Allianz pro Schiene widerspricht ausdrücklich der Behauptung der Kommissionsmitteilung, die Verfügbarkeit von Land und die gesellschaftliche Akzeptanz des Baus neuer Infrastrukturen für öffentliche oder alternative Verkehrsträger stelle für die Politik eine „große Herausforderung“ dar.

Diese Behauptung ist weder plausibel, noch stimmt sie mit den vorliegenden Daten und Marktentwicklungen überein.

In Deutschland wird der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs von 89 % der Bevölkerung begrüßt (Quelle: Repräsentative Umfrage des Bundesumweltministeriums „Umweltbewusstsein 2008“). Tatsäch-



lich gibt es also eine überwältigende gesellschaftliche Akzeptanz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs – ganz im Gegensatz zum Ausbau von Straßen- oder Flughafeninfrastrukturen.

Zugleich gewährleistet der öffentliche Verkehr gesellschaftliche Teilhabe für alle Bürger, während der motorisierte Individualverkehr grundsätzlich erhebliche Teile der Gesellschaft von der Mobilität ausschließt.

Auch beim Thema Flächenverbrauch ist der öffentliche Verkehr dem Individualverkehr um ein Vielfaches überlegen. Der Individualverkehr verbraucht nicht nur für die Verkehrswege selbst deutlich mehr Fläche, sondern beansprucht auch noch umfangreiche Parkflächen sowohl am Start- als auch am Zielort. Somit ist der Flächenvorteil des öffentlichen Verkehrs gerade in dicht besiedelten Städten besonders groß.

Die Tatsachen, dass die Bürger ausdrücklich einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs wünschen, sowie dass der öffentliche Verkehr deutlich weniger Fläche verbraucht als der Individualverkehr, müssen im zukünftigen Weißbuch 2010 berücksichtigt und mit konkreten Maßnahmen flankiert werden.

Ziffer 45 / Guidance Document Frage 1:

Die Allianz pro Schiene stimmt der Auffassung zu, dass die europäische Verkehrspolitik einen integrierten Ansatz verfolgen sollte. Dazu gehört vor allem der gezielte Stärkung umweltfreundlicher und sicherer Verkehrsträger wie der Schiene.

In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, die Infrastrukturen des Schienenverkehrs auszubauen und die Verknüpfungs- und Umschlagspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu optimieren. Nicht für sinnvoll hält die Allianz pro Schiene allerdings den Vorschlag der Kommissionsmitteilung, dass die Infrastrukturnetze verschiedener Verkehrsträger als eine Einheit betrieben werden sollten. Die gravierenden technischen und organisatorischen Unterschiede der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen schließen positive Wirkungen einer solchen Maßnahme aus. Auch der Vorschlag zur Schaffung grenzüberschreitender Infrastrukturbetreiber erscheint nicht praxistauglich und dürfte nur zu mehr Bürokratie führen. Entscheidend ist, dass die Investitionen in den Schienenverkehr bzw. den öffentlichen Verkehr Priorität bei der Investitionsplanung erhalten. Innerhalb der Investitionen in den Schienenverkehr bzw. den öffentlichen Verkehr sollte verstärkt und sehr gezielt in die Beseitigung von Engpässen und in die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten investiert werden.

Das zukünftige Weißbuch 2010 sollte daher im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur Maßnahmen zur besseren Verknüpfung der Verkehrsträger enthalten sowie klare Prioritäten für Investitionen in den Schienenverkehr bzw. öffentlichen Verkehr.

Ziffer 48 / Guidance Document Frage 4:

Die Allianz pro Schiene stimmt der Auffassung zu, dass im Verkehrssektor Fortschritte bei der Erreichung umweltpolitischer Ziele gemacht werden müssen.

Die Allianz pro Schiene sieht vor diesem Hintergrund mit großer Sorge, dass von einzelnen Dienststellen der EU-Kommission derzeit Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen vorbereitet werden, die eine genau gegenteilige Wirkung hätten. Konkret gemeint sind die Aktivitäten der DG TREN, die seit geraumer Zeit auf eine europaweite Zulassung von Megatrucks (längere und/oder schwerere Lkw) auf europäischen Straßen hinarbeitet. Zusammen mit über 190 anderen Organisationen aus ganz Europa lehnt die Allianz pro Schiene die Zulassung von Megatrucks auf europäischen Straßen entschieden ab (siehe: www.nomegatrucks.eu).

Eine entsprechende Änderung des europäischen Rechtsrahmens (Richtlinie 96/53/EG) würde den Schienengüterverkehr, die Binnenschifffahrt und den Kombinierten Verkehr im Wettbewerb der Ver-



kehrsträger massiv benachteiligen und zur Verlagerung von Verkehr auf die Straße führen. In der Konsequenz würde dies zu deutlich mehr CO₂-Emissionen im Verkehrssektor, größeren Unfallrisiken, geringerer Energieeffizienz und zu enormen Infrastrukturkosten für die europäischen Steuerzahler führen. Damit würden die umweltpolitischen Ziele der EU konterkariert.

Im zukünftigen Weißbuch 2010 sollte daher eine Anhebung der Maße und Gewichte von schweren Lkw ausdrücklich ausgeschlossen werden.

Ziffern 50 bis 52 sowie Ziffer 76 / Guidance Document Fragen 3 + 4:

Die Allianz pro Schiene stimmt der Auffassung zu, dass technische Innovation einen erheblichen Beitrag dazu leisten kann, Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Notwendig ist auch hier ein integrierter, verkehrsträgerübergreifender Ansatz, der die erheblichen Unterschiede der Verkehrsträger im Hinblick auf Energieeffizienz, Ressourcen- und Umwelt-Schonung für eine Optimierung des Gesamtsystems nutzt und gezielt weiterentwickelt.

Im zukünftigen Weißbuch 2010 sollte daher gezielt die Forschung und Entwicklung im Bereich Schienenverkehr und öffentlicher Verkehr gefördert und intensiviert werden.

Zugleich muss im neuen Weißbuch auch deutlich werden, dass technologische Maßnahmen allein nicht zur Lösung der drängenden Probleme im Verkehrssektor ausreichen werden. Nötig ist eine Flankierung durch konkrete Verkehrsverlagerungsmaßnahmen.

Ziffern 55 bis 57 / Guidance Document Fragen 2 + 4 + 5:

Die Allianz pro Schiene befürwortet weitere Aktivitäten auf europäischer Ebene, um „bessere Preissignale“ und „wirtschaftliche Anreize für die Nutzung von Verkehrsträgern mit höherer Sicherheit und besserer Umweltverträglichkeit“ im Verkehrssektor zu erreichen.

In diesem Zusammenhang führt der Kommissionsvorschlag zur Revision der Eurovignettenrichtlinie grundsätzlich in die richtige Richtung. Es ist allerdings nötig, dass bei einer Internalisierung auch die externen Kosten der klimarelevanten Emissionen sowie die externen Unfallkosten Berücksichtigung finden.

Zugleich müssen bestehende Preissignale, die derzeit genau entgegengesetzte Anreize setzen, rasch korrigiert werden. Ein Beispiel für derartige falsche Preissignale ist die Tatsache, dass der elektrische Schienenverkehr über die Bahnstromerzeugung bereits in den Emissionshandel einbezogen ist, während Straßen- und Flugverkehr derzeit völlig vom Emissionshandel ausgenommen sind. Für die Zukunft ist bislang nur eine Einbeziehung des Luftverkehrs ab 2012 vorgesehen, wobei allerdings weiterhin 85 % der Emissionszertifikate kostenfrei bleiben werden.

Im zukünftigen Weißbuch 2010 sollte die Verkehrssteuerung durch intelligente Preisbildung weiterentwickelt werden. Um tatsächlich Anreize zu Nutzung sichererer und umweltfreundlicherer Verkehrsträger zu schaffen, müssen alle Kategorien der externen Kosten internalisiert werden und Ungleichbehandlungen der Verkehrsträger beendet werden. Wichtig ist zudem, dass die Einnahmen aus Internalisierungsabgaben verkehrsträgerübergreifend für die Förderung und den Ausbau von Verkehrsträgern mit höherer Sicherheit und besserer Umweltverträglichkeit verwendet werden können.

Ziffer 67 / Guidance Document Frage 1:

Die Allianz pro Schiene stimmt grundsätzlich der Auffassung zu, dass die Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen optimiert werden sollte.



Der aktuelle Ansatz der EU-Kommission, im Schienenverkehr Vorfahrtsregeln für Güterzüge von Behörden oder neu zu schaffenden Institutionen aufstellen und verwalten zu lassen, geht allerdings grundsätzlich in die falsche Richtung. Es ist kein „intelligenter“ Ansatz, neue Bürokratie zu schaffen und Infrastrukturengpässe im Schienenverkehr nur aufwändig zu verwalten, anstatt zum Abbau der Engpässe beizutragen.

Das zukünftige Weißbuch 2010 sollte daher klare Prioritäten für Investitionen in den Schienenverkehr bzw. öffentlichen Verkehr enthalten. Zugleich sollte der Schwerpunkt der Investitionen auf der Beseitigung von Engpässen und der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Schienennetz liegen.

Ziffer 79 / Guidance Document Frage 3:

Die Allianz pro Schiene stimmt grundsätzlich der Auffassung zu, dass Forschung und Entwicklung im Verkehrsbereich intensiviert werden sollten, kritisiert aber die Vorfestlegung der Kommissionsmitteilung auf die Innovationsförderung vor allem im Straßenverkehrs- und Luftverkehrsbereich (Initiativen „Green Cars“ und „CLEAN SKY“).

Die Allianz pro Schiene erinnert daran, dass im Gültigkeitszeitraum des neuen Weißbuchs (2010-2020) nach Aussage der beteiligten Industrien weder im Straßen- noch im Luftverkehr mit einem nennenswerten Praxiseinsatz neuer Antriebstechnologien zu rechnen ist. Dagegen kann der Schienenverkehr sofort zur Problemlösung beitragen, da er bereits heute überwiegend Elektrizität als Antriebsenergie nutzt. Dieser Technologie- und Infrastrukturvorsprung des Schienenverkehrs muss genutzt und gezielt technologisch und infrastrukturell weiterentwickelt werden.

Die Förderung von Innovationen im Schienenverkehr und im öffentlichen Verkehr insgesamt muss einen Schwerpunkt im zukünftigen Weißbuch 2010 bilden, damit bereits während der Laufzeit des Weißbuches konkrete Fortschritte bei der Reduzierung der Ölabhängigkeit und hin zu einer nachhaltigeren Mobilität erreicht werden können.

Ziffer 84 + 85 / Guidance Document Frage 6:

Die Allianz pro Schiene stimmt der Auffassung zu, dass die Transparenz der Verkehrsplanung gegenüber den Bürgern verbessert werden muss.

Eine wesentliche Grundlage für die Verkehrsplanung und die Gestaltung von Verkehrspolitik sind Prognosen und Modelle. Die bislang von der EU-Kommission benutzten Prognosen und Modelle sind allerdings deutlich verbesserungswürdig. Nicht selten erscheinen Prämissen höchst zweifelhaft, z.B. im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Ölpreises und die Konsequenzen für die verschiedenen Verkehrsträger. Teilweise bleiben die Prämissen sogar verdeckt und sind damit intransparent. Ein echter Missstand – wird doch mit Prognosen Politik gemacht.

Die Allianz pro Schiene fordert daher: Bei allen im Auftrag der EU erstellten Verkehrsprognosen oder -modellen müssen die getroffenen Annahmen vollständig offen gelegt werden. Es müssen zudem bei den Annahmen mindestens zwei Alternativszenarien dargelegt werden.

Berlin, den 30. September 2009

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 18
D-10117 Berlin

E-Mail: info@allianz-pro-schiene.de | www.allianz-pro-schiene.de