

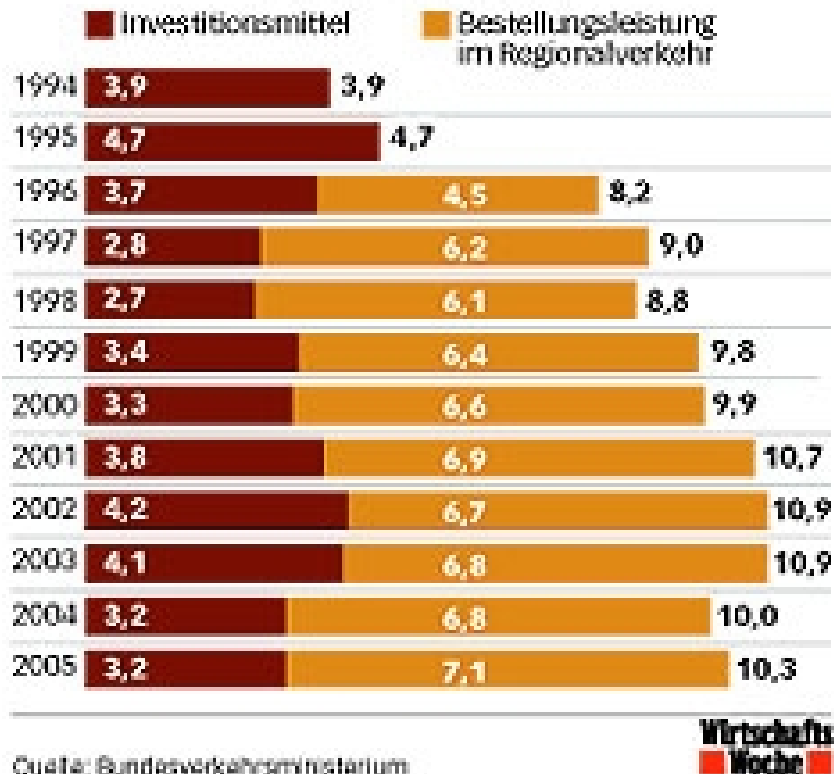
# Fahrplan Zukunft – 12 Punkte für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger

Der öffentliche Verkehr rechnet sich  
– bei fairen Rahmenbedingungen

# Der öffentliche Verkehr rechnet sich?

## Teure Trassen

Ausgaben des Bundes für den Schienenverkehr  
(in Milliarden Euro)



- In Deutschland gibt der Bund jährlich rund 10 Milliarden Euro für den Schienenverkehr aus
- Die direkten Einnahmen (Trassengebühren, Steuern) sind mit gut 5 Milliarden Euro laut BMVBS nur halb so hoch

# Bringt der Straßenverkehr nicht viel mehr ein?



- In Deutschland bringt allein das Mineralölsteueraufkommen auf Benzin (20,4 Milliarden € in 2005) und Diesel (15,1) dem Bund weit mehr Einnahmen (35,5) als er für die Bundesstraßen ausgibt (5,2)
- Außerdem werden auf der Straße mehr als neunmal soviel Personenkilometer zurückgelegt wie auf der Schiene
- Deshalb: „Rechnet“ sich die Straße nicht viel mehr?

# Was rechnet sich für wen?

- Nur für „Milchmädchen“ rechnet sich der Autoverkehr, für die Gesellschaft rechnet sich der Öffentliche Verkehr
- In Deutschland werden jährlich 130 Mrd. € (Infras/IWW, 2004) so genannter „Externer Kosten“ des Straßenverkehrs auf die Allgemeinheit abgewälzt
- Externe Kosten  
des Pkw-Verkehrs pro 1.000 Pkm: 76 €  
des Schienenpersonenverkehrs pro 1.000 Pkm: 23 €

# Wer muss was tun?

- Der Staat muss „Kostenwahrheit“ im Verkehr schaffen (Kosten werden Verursachern zugeordnet)
- Daraus folgt zwingend: Verkehr wird teurer (der MIV deutlich mehr als der Öffentliche Verkehr)
- Wie sehen die einzelnen Schritte zur „Kostenwahrheit“ aus, damit der Öffentliche Verkehr sich auf breiter Front sowohl betriebs- als auch volkswirtschaftlich rechnet?

# Der Fahrplan Zukunft

- Von der gesamten Schienenbranche in Deutschland getragen
- Am 22.09.2005 der Presse vorgestellt



## Fahrplan Zukunft

12 Punkte für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger



- Die Straße muss sich betriebswirtschaftlich nicht auf jeder Einzelstrecke „rechnen“, Schieneninfrastruktur sehr wohl
- Die Folge: Das Straßennetz wuchert, das Schienennetz schrumpft

- Forderung: Maut auf allen Straßen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – analog zu den Trassengebühren auf der Schiene. Solange es keine flächendeckende Maut gibt, müssen bei der (regionalen) Eisenbahninfrastruktur Investitionen und Folgekosten ebenfalls von der öffentlichen Hand finanziert werden, sofern sie nicht den direkten unternehmerischen Interessen des Netzbetreibers entsprechen.

# Umwelt- und Unfallkosten

- Der Straßenverkehr wälzt seine Folgekosten teilweise auf die Gesellschaft ab, Flugverkehr und Binnenschiff wälzen sie nahezu komplett ab
- Forderung: Die vom Verkehr durch Umwelt- und Unfallschäden verursachten Kosten müssen generell von den Verursachern getragen werden. Dies stärkt den umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträger Schiene mehr als alle anderen Maßnahmen



# Marktöffnung

- Im Straßen- und Luftverkehr gilt in Europa: Der nationale Führerschein und die nationale Fahrzeugzulassung berechtigen zur freien Fahrt und zum freien Flug in der EU
- Anders auf der Schiene: Zulassungsverfahren werden zur Abschottung der heimischen Märkte genutzt
- Forderung: Vereinheitlichte Zulassungsverfahren, dadurch wird der Zugverkehr preiswerter

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt: Allianz pro Schiene, Chausseestraße 84, D-10115 Berlin, E-Mail: [info@allianz-pro-schiene.de](mailto:info@allianz-pro-schiene.de); [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)