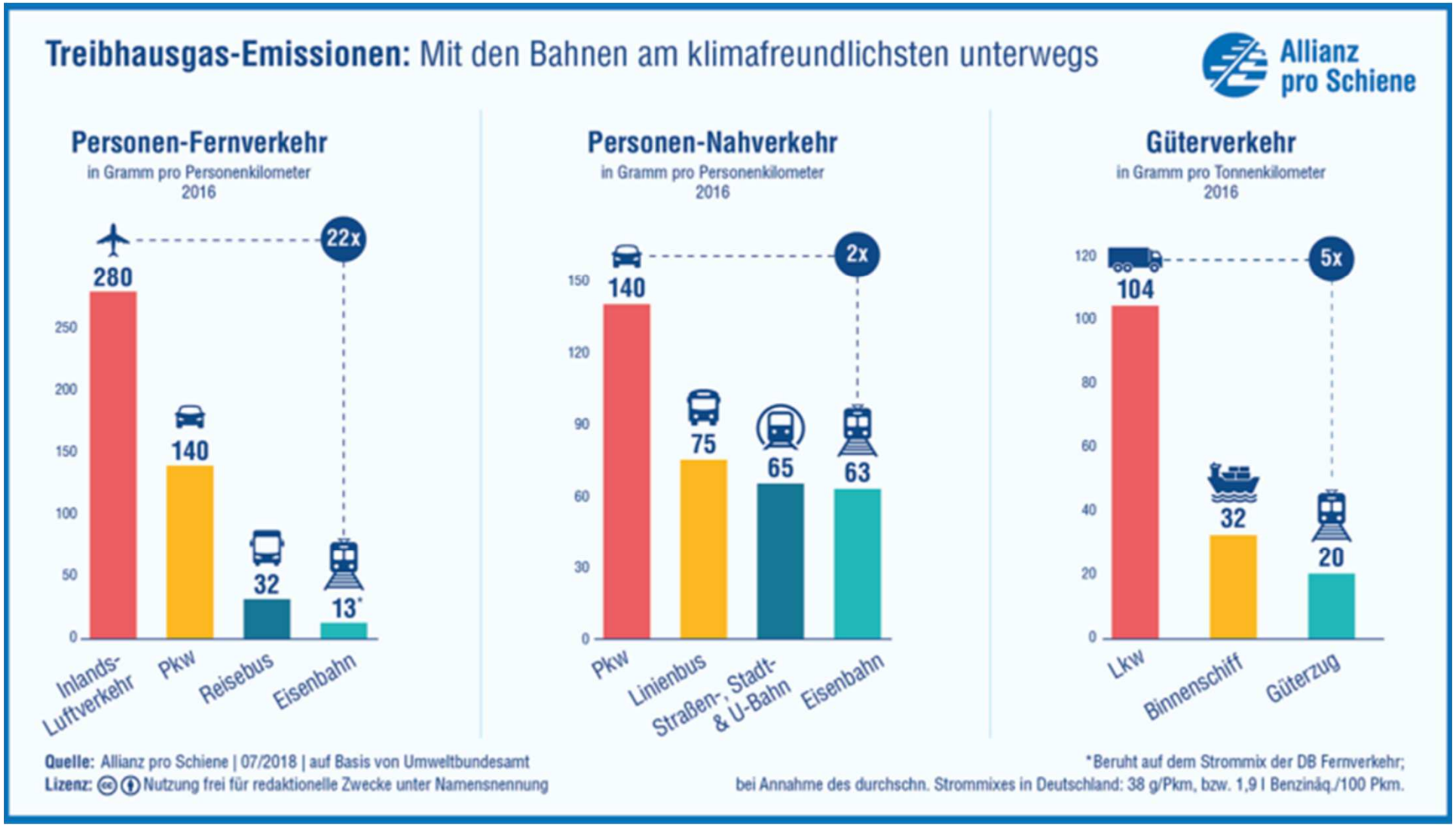
Zukunft Schiene – Der Schienenverkehr als Rückgrat eines klimaverträglichen Verkehrssystems

Zukunftsdialog
Nachhaltige Mobilität
Osnabrück, 07.11.2019

EVG

Wir leben Gemeinschaft

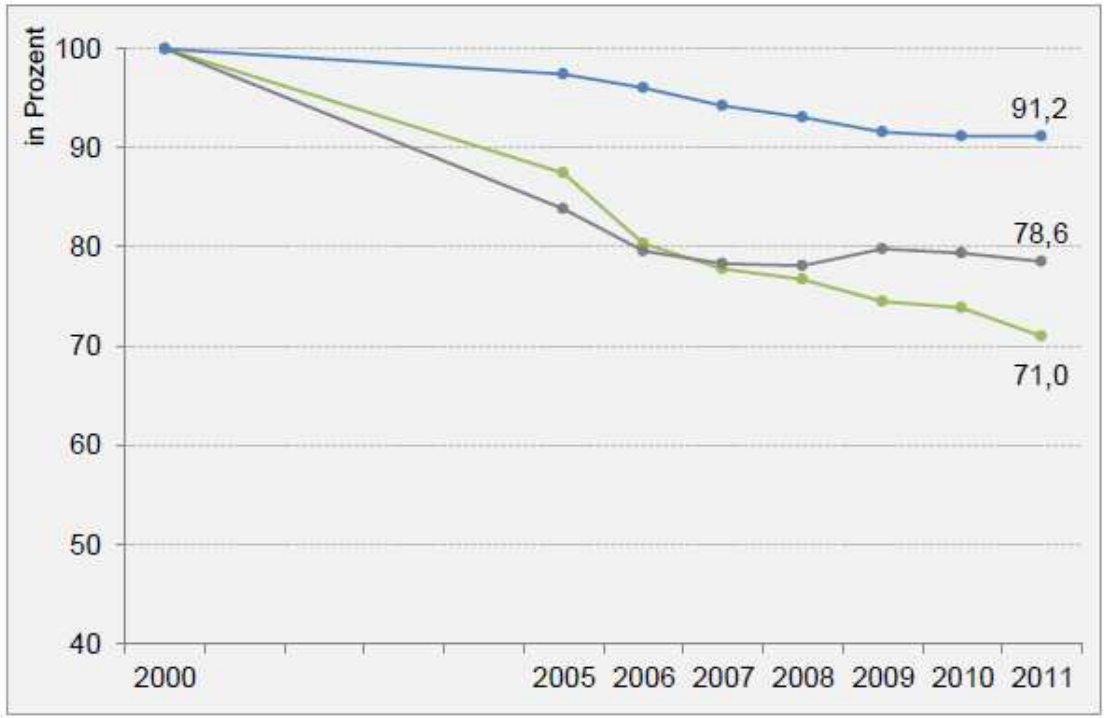

Treibhausgas-Emissionen: Mit den Bahnen am klimafreundlichsten unterwegs
Allianz pro Schiene
Personen-Fernverkehr
in Gramm pro Personenkilometer
2016
22x
280
140
32
13*
Inlands-Luftverkehr
Pkw
Reisebus
Eisenbahn
Personen-Nahverkehr
in Gramm pro Personenkilometer
2016
2x
140
75
65
63
Pkw
Linienbus
Straßen-, Stadt- & U-Bahn
Eisenbahn
Güterverkehr
in Gramm pro Tonnenkilometer
2016
5x
104
32
20
Lkw
Binnenschiff
Güterzug
Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2018 | auf Basis von Umweltbundesamt
Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung
*Beruht auf dem Strommix der DB Fernverkehr;
bei Annahme des durchschn. Strommixes in Deutschland: 38 g/Pkm, bzw. 1,9 l Benzinäq./100 Pkm.

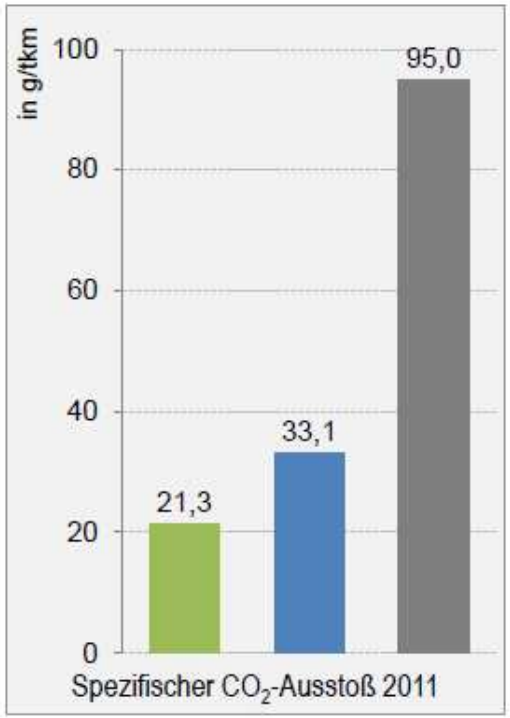
Klimawandel, Klimaziele und Verkehr

Allianz pro Schiene

DIE BAHNINDUSTRIE.
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Entwicklung und Status CO_2-Ausstoß pro Tonnenkilometer





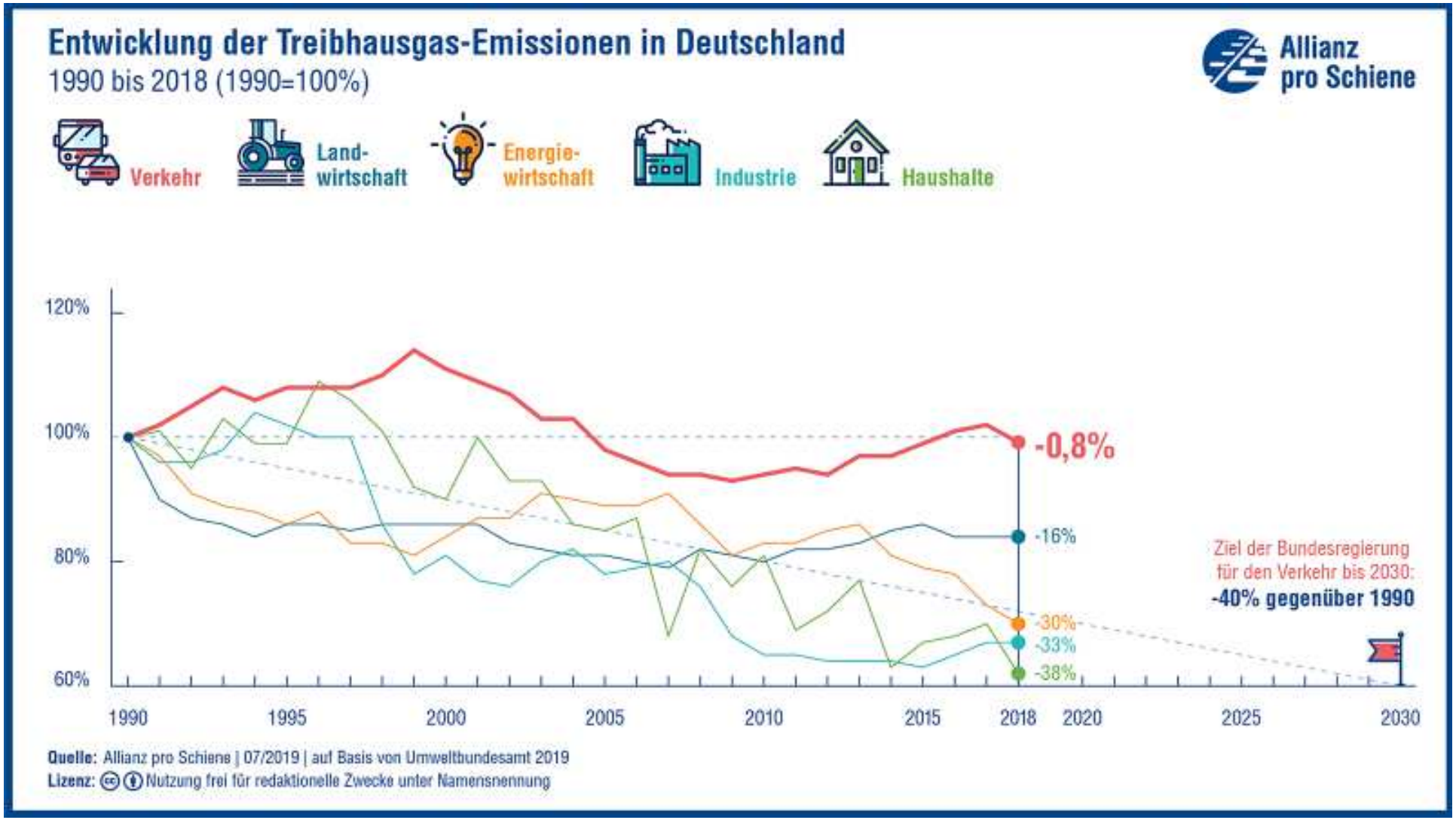
Güterzug
Lkw
Binnenschiff

Anmerkung: Gesamtemissionen inkl. energetischer Vorkette (WTW)

Quelle: IFEU 2012

EVG

Wir leben Gemeinschaft



EVG

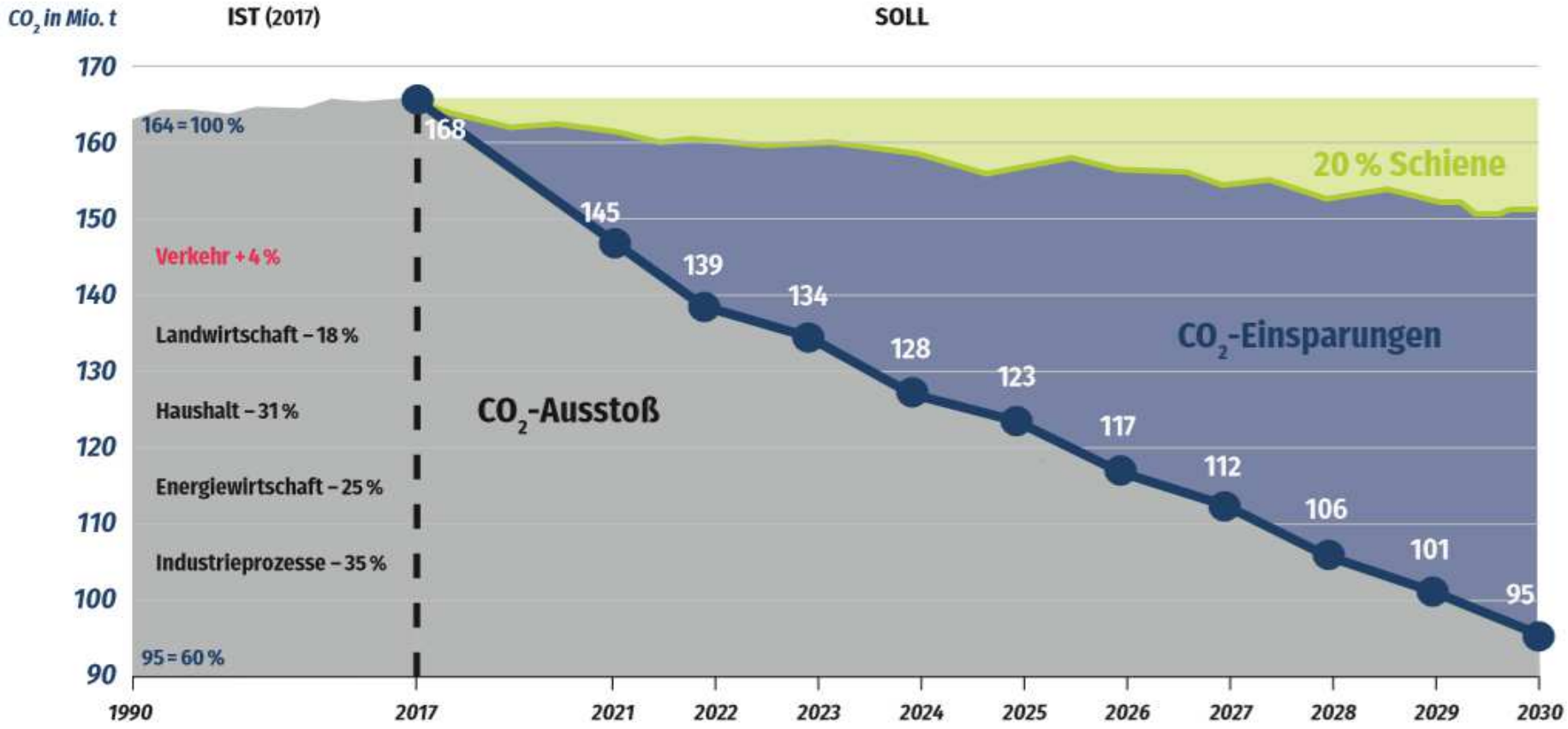
Wir leben Gemeinschaft

Aussagen des Koalitionsvertrags (Auswahl):

- Schienenpakt: Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 + mehr Güterverkehr
- LuFV III: mehr Netzverfügbarkeit und nutzerfreundliches Baustellenmanagement
- Maßnahmen des Masterplans SGV dauerhaft umsetzen: vor allem Weiterverfolgung Senkung der Trassenpreise zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit
- Deutschlandtakt vorbereiten
- Beschleunigte Elektrifizierung (70 % bis 2025)
- Tausend-Bahnhöfe-Förderprogramm
- deutschlandweites 740-Meter-Netz für Güterzüge bis 2020

MIT 10 MACH 20 – Mehr Klimaschutz gibt's nur mit mehr Schiene!

Wenn jedes Jahr 10 Mrd. € zusätzlich in das System Schiene fließen, können durch Verkehrsverlagerung 20 % der geforderten CO_2-Einsparungen im Verkehrssektor erbracht werden.



(Quelle der CO_2-Einsparungsziele: Referentenentwurf Klimaschutzgesetz)

EVG

Wir leben Gemeinschaft

Die Eisenbahn kann selbst „CO_2“-frei werden!

- Auf dem elektrifizierten Streckennetz kann ohne CO_2-Emissionen gefahren werden, sofern Erzeugung und Versorgung mit Strom aus erneuerbaren Energien entsprechend ausgebaut werden.

- Die Bahnindustrie erwartet, dass Mitte der 2020er Jahre Triebwagen für den SPNV mit Wasserstoff- bzw. Batterie-/Hybridantrieb serienreif und betriebsfest zur Verfügung stehen, so dass keine neuen Dieseltriebwagen mehr beschafft werden müssen.

- Welche dieser Technologien welchen Anteil haben wird, ist noch offen.

- Beim Batteriebetrieb wird Optimum zwischen Batteriemasse (Reichweite) und Oberleitungsabschnitten/Ladestationen gefunden werden müssen.

- Batterie- und Wasserstoffantrieb machen Elektrifizierung des Netzes (derzeit ca. 60 %) nicht überflüssig!

- Optionen im Schienengüterverkehr in ähnlicher Richtung, aber noch offener.

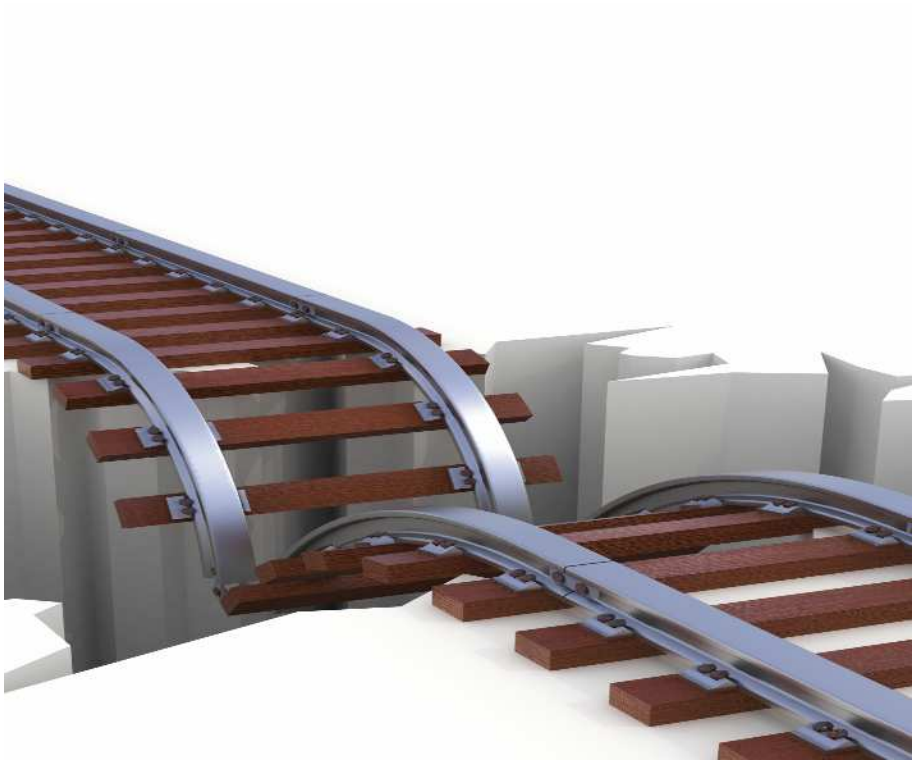
Die Eisenbahn kann selbst „CO_2“-frei werden!

CO2-freier Schienenverkehr bis 2050 ist in Deutschland möglich,

- auch bei deutlicher Verkehrssteigerung auf der Schiene;
- wenn **heute** die richtigen Entscheidungen getroffen werden:
    - Elektrifizierung (75 % des Netzes bis 2030);
    - keine Neubeschaffung von Diesel-Triebfahrzeugen spätestens ab ca. 2025;
    - Ausbau der Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen

Die Klimakrise verlangt schnelle Reduktion.
50 oder 100 Jahre Umbauphase sind zu lang!

Mehr Bahn für die Menschen



Finanzierung, Planung und Prioritäten bei der Infrastruktur:

- Kapazitätsengpässe schnell beseitigen
- Substanzerhalt beim Bestandsnetz
- zügiger Aus- und Neubau entspr. der Verlagerungsziele
- beschleunigte Elektrifizierung

Mehr Bahn für die Menschen

Bisher		zusätzlicher Bedarf (EVG)
4,00 Mrd. €	Ersatzinvestitionen (LuFV III)	mind. 2,70 Mrd. €
0,00 Mrd. €	kapazitätsschonendes Bauen	0,2 bis 0,5 Mrd. €
1,60 Mrd. €	Vordringlicher Bedarf BVWP	5 - 5,50 Mrd. €
0,00 Mrd. €	740-Meter-Gleis-Netz für SGV	im BVWP enthalten
0,00 Mrd. €	ETCS (netzseitige Ausstattung)	1,40 Mrd. €
0,00 Mrd. €	ETCS (Fahrzeugausstattung)	0,40 Mrd. €
0,00 Mrd. €	Elektrifizierungsgrad 70 %	0,50 Mrd. €
0,00 Mrd. €	„Tausend Bahnhöfe“-Programm	0,20 Mrd. €
0,00 Mrd. €	kleininvestive Maßnahmen	0,10 Mrd. €
0,02 Mrd. €	Investitionsförderung NE-Infrastruktur	0,03 Mrd. €
ca. 5,62 Mrd. €		ca. 10 Mrd. €

Zur Realisierung der im Koalitionsvertrag vorgegebenen Verkehrsverlagerungen braucht es ein solides System Schiene:

Zusätzlich mindestens ca. **10 Mrd. € p.a.** notwendig (verglichen mit Haushalt 2019)!

Schienenverkehr ausbauen – und die Straßen auch?

- Der Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen geht bisher ungebremst weiter.
- Jedes neue Autobahnteilstück und jede neue Ortsumgehung verlängern die Fahrzeit im ÖPNV relativ zu der im Auto!
- Das gilt sinngemäß auch für den Schienen- vs. Straßengüterverkehr.
- Nicht mehr nur Konkurrenz um Haushaltsmittel, sondern auch um Planungskapazitäten, Kapazitäten der Baufirmen und Fachkräfte.
  Das verteuert den Verkehrswegebau überproportional und verzögert die Fertigstellung!
- Wenn weiter Straßen neu- und ausgebaut werden und parallel Verkehr auf die Schiene verlagert wird, gibt es zusätzlich Kapazität für Lkw- und Pkw-Verkehr!
  Das passt nicht zum Ziel der Verkehrsvermeidung!

Schienenverkehr als Rückgrat eines klimaverträglichen Verkehrssystems

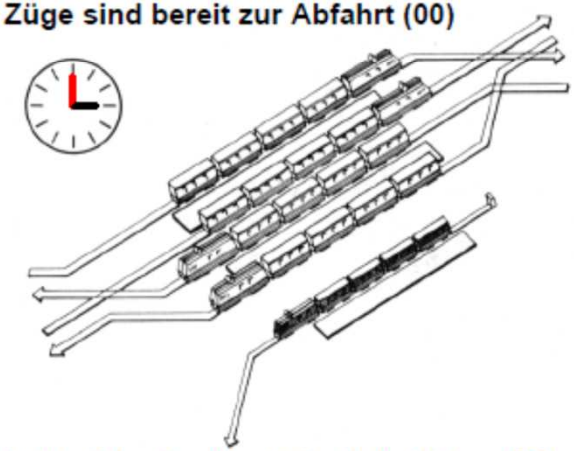
Personenverkehr:

- Deutschland-Takt als Leitkonzept für Fahrplan und Infrastruktur.
- Nicht nur Eisenbahn, sondern auch Busse, Straßenbahnen usw.
- Mindestens Stundentakt,
  mindestens von 5 Uhr bis 24 Uhr,
  täglich.
- Einheitlicher, flexibler Tarif.
- Schutz vor Brüchen und Rosinenpicken durch „Wettbewerb im Markt“.

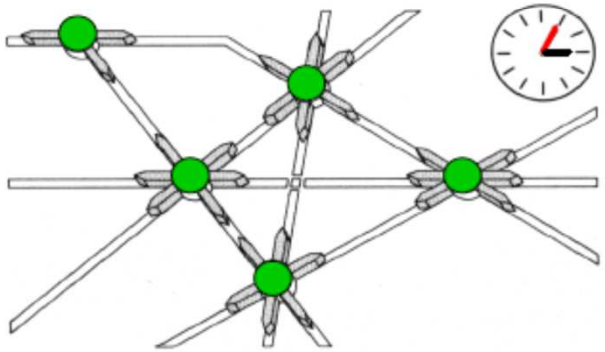
Grundidee Integraler Taktfahrplan

Quelle: Georges Rey, Entwicklung des ITF. Anfänge – Gegenwart – Zukunft, Vortrag Eisenbahntechnisches Kolloquium 5. Juni 2007; Download von: https://deutschland-takt.de/wp-content/uploads/2017/03/2007-Entwicklung-ITF.pdf

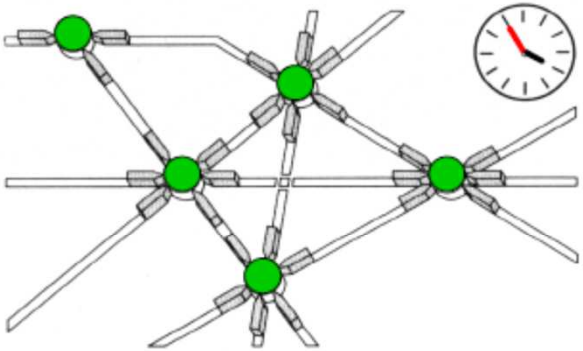
Züge sind bereit zur Abfahrt (00)



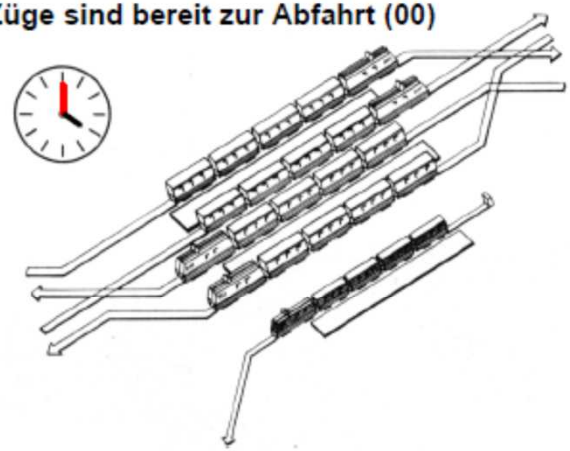
Abfahrt in den Umsteigebahnhöfen (05)



Ankunft in den Umsteigebahnhöfen (55)



Züge sind bereit zur Abfahrt (00)



Schienenverkehr als Rückgrat eines klimaverträglichen Verkehrssystems

Personenverkehr:

Die Debatte wird immer noch durch die Dichotomie zwischen Agglomerationen und „ländlichem Raum“ bestimmt:

Agglomerationen: Hochwertiges ÖPNV-Netz, hochwertige Verbindungen untereinander

„Ländlicher Raum“: Vollwertige ÖPNV-Bedienung schwierig/kaum möglich. Weiterhin wichtiger Stellenwert von (E-)Autos.

Die Orte und Regionen dazwischen werden übersehen!

Schienenverkehr als Rückgrat eines klimaverträglichen Verkehrssystems

Die Orte und Regionen dazwischen werden übersehen!

- Mindestens Stundentakt auch zwischen allen Klein- und Mittelstädten sowie Siedlungen ab 5-10.000 Einwohner*innen.
- Anbindung (mindestens Stundentakt) an größere Städte sowie wichtige Bahnstationen.
- Mit Zug, Straßenbahn/Umlandbahn, O-Bus, Bus, im Einzelfall auch mal ALT.
- Gut ausgestattete Umsteigestationen (auch Bahn/Bus bzw. Bus/Bus) mit Serviceeinrichtungen (WC!), Verpflegungsmöglichkeiten, Fahrkartenverkauf und Beratung/Betreuung.
- Bequeme und barrierefreie Zugänge für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen (mit guten und ausreichenden Abstellmöglichkeiten)
- Ansiedlungen von Wohnungen, Gewerbe, kommunalen Einrichtungen im Umfeld der Stationen.

Schienenverkehr als Rückgrat eines klimaverträglichen Verkehrssystems

Güterverkehr:

- Deutschland-Takt als Leitkonzept für Fahrplan und Infrastruktur: Systemtrassen für Güterzüge im Takt (Vorbild Schweiz)
- Förderung des Einzelwagenverkehrs, ggf. auch mit neuen Technologien
- Erweitertes Terminalnetz für Kombinierten Verkehr (Container, Lkw-Auflieger)
- Konsequente Verlagerung des Langstrecken-Lkw-Verkehrs auf die Schiene
- Engmaschiges Terminalnetz: Elektro-Lkw für kurze Strecken mit Ladeinfrastruktur in den Bahnterminals (Flächen sichern!)
- Güterverkehrssystem neu denken und neu entwickeln!

Das „Klimapaket“ – für die Eisenbahn

Fast revolutionär und doch nur ein kleines Päckchen!

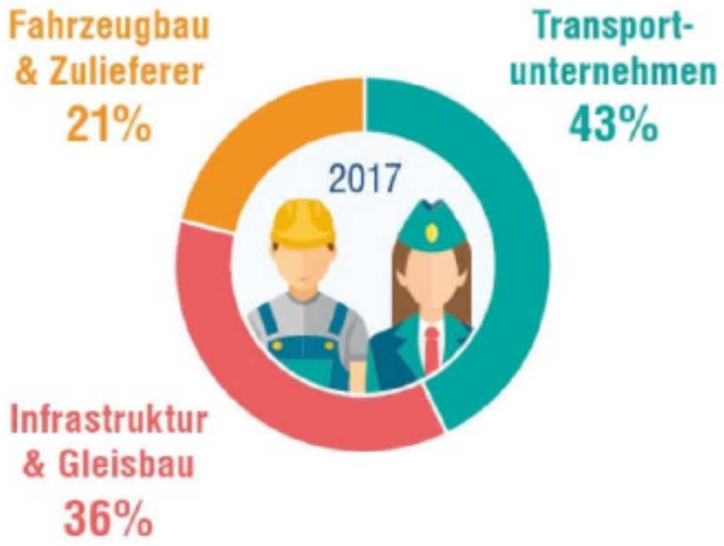
- viele Maßnahmen noch nicht konkretisiert.
- Dotierung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für 2020-2029 reicht nicht aus! Vom BMVI genannte Zahl von 86 Mrd. € in die Schiene ist nicht aussagekräftig (nur 55,3 Mrd. € echte Bundesmittel, der Rest Eigenmittel der DB AG, überwiegend reine Instandhaltung).
- Positiv: DB AG soll 2020 bis 2030 jährlich 1 Mrd. € zusätzliches Eigenkapital bekommen – ausschließlich für Infrastruktur – EVG: besser Schienenfonds!
- GVFG-Mittel werden schrittweise auf 2 Mrd. € erhöht (u.a. Infrastruktur für ÖPNV, einschließlich Elektrifizierung SPNV-Strecken);
- Mwst auf Fernverkehrsfahrkarten wird auf 7 % gesenkt; im Gegenzug wird Luftverkehrsabgabe erhöht –
  ein kleiner Schritt für das Klima, revolutionär für das BMVI!
- Regionalisierungsmittel werden bis 2023 schrittweise um 450 Mio. € / Jahr erhöht und bis 2031 dynamisiert.

Zum Teil echter Fortschritt, viele kleine Schritte – aber da muss noch mehr kommen!

Beschäftigte in der Bahnbranche

Entwicklung und Zusammensetzung

Allianz pro Schiene



Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2019 | auf Basis von BNetzA, Destatis, VDV, VDB, Bundesagentur für Arbeit

Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

Beschäftigte in der Bahnbranche

Entwicklung und Zusammensetzung

Allianz pro Schiene

Nicht erfasst:

- Bahntechnikproduzenten (soweit nicht im VDB)
- 800 Werksbahnen
- großer Teil der Instandhaltungswerkstätten
- Dienstleistung/Handel auf Bahnhöfen
- Bahnspediteure

Schätzung: insges. ca. 640.000

Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2019 | auf Basis von BNetzA, Destatis, VDV, VDB, Bundesagentur für Arbeit

Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

Mehr Bahn für die Menschen

Demonstration am 20. Mai in Berlin

Vielen Dank für Ihre / Eure Aufmerksamkeit!

Kontakt:
Matthias Pippert,
EVG, VB Vorsitzender,
Reinhardtstr. 23,
10117 Berlin
Tel. 030 / 4243 9081, mobil 0172 / 657 5414,
matthias.pippert@evg-online.org