

PRESSE | MITTEILUNG

Berlin, 18.06.2021

Schiene stärken für mehr Klimaschutz – fünf Forderungen der BAG-SPNV

Präsidium stellt Eckpunkte für eine starke Schiene vor: Neue Strukturen für langfristige Finanzierung // Gemeinwohlorientierter Betrieb der Schieneninfrastruktur // Bundesweiter Aufgabenträger für Realisierung des Deutschlandtakts // Emissionsfreien Bahnverkehr umsetzen // "Kultivierung der Bahnhöfe" forcieren

Das Präsidium der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) hat heute in einem online-Pressesgespräch „Fünf Eckpunkte für eine konsequente Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsmittels Bahn in der nächsten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages“ vorgestellt. Die Forderungen der BAG-SPNV lauten:

1. Für den SPNV und das deutsche System Bahn eine neue, verstärkte Finanzierungsarchitektur schaffen.
2. Die deutsche Schieneninfrastruktur wachstumsorientiert, effizient und gemeinwohlorientiert betreiben.
3. Den Deutschlandtakt in einer konzertierten Aktion von Bund und Ländern proaktiv und zeitnah umsetzen.
4. Den Quantensprung für einen emissionsfreien, dekarbonisierten Bahnverkehr in Deutschland realisieren.
5. Das anspruchsvolle Programm zur „Kultivierung der Bahnhöfe“ in Deutschland für einladende und wachstumsfähige Systemzugänge auflegen.

Ohne Schiene keine Verkehrswende

Die Präsidentin der BAG-SPNV, Susanne Henckel, erläuterte die Entstehung der fünf Forderungen des Verbands: „Nur wenn wir den Nahverkehr auf der Schiene konsequent stärken, wird es gelingen, die Klimaschutzziele zu erreichen. Die Schiene bleibt damit auch 2021 ein wichtiges Wahlkampfthema. Mit unseren fünf Forderungen zeigen wir auf,

mit welchen Maßnahmen der Schienenverkehr insgesamt und der SPNV im Besonderen langfristig Fahrt aufnehmen kann.“

Die Forderungen im Einzelnen wurden von den Mitgliedern des Präsidiums der BAG-SPNV vorgestellt.

Abschaffung von umweltschädlichen Subventionen und Erschließen neuer Quellen zur Finanzierung der Schiene

„Die Finanzierung des Systems Bahn und des SPNV sind auf eine neue und langfristig verlässliche Grundlage zu stellen. Dafür benötigen wir drei Finanzierungssäulen.“, führte Heiko Sedlaczek, Geschäftsführer des NVR, zur Forderung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schiene aus. „Für den SPNV müssen die Regionalisierungsmittel planbar und stetig deutlich über den Inflationsausgleich hinaussteigen. Als zweite Säule ist ein Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild zur nachhaltigen und langfristigen Finanzierung einzurichten. Drittens sind fehlsteuernde Subventionen, wie z.B. das Dienstwagenprivileg abzuschaffen und neue Finanzquellen, wie beispielsweise eine europakonforme Pkw-Maut zu erschließen. Und schließlich die dadurch erzielten Mittel nach dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ zu verwenden.“

Strukturreform der Deutschen Bahn zur Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur

Doch nicht nur bei der Finanzierung muss umgedacht werden. Die Organisation und der Betrieb der Infrastruktur sollen künftig am Gemeinwohl ausgerichtet werden. „Die Infrastrukturunternehmen DB Netz, DB Energie, DB Station&Service, die ihre Leistungen diskriminierungsfrei allen Interessenten anbieten, sollen in einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes zusammengeführt werden, die nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet ist“, führte der Vizepräsident der BAG-SPNV und Prokurist beim RMV, Kai Daubertshäuser, aus. „Das Ziel ist“, so Daubertshäuser weiter, „die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur, wobei Kapazitätssteigerungen und Stabilität im Fokus stehen.“

Gründung eines Aufgabenträgers auf Bundesebene zur Realisierung des Deutschlandtakts

Eine weitere Forderung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV betrifft den Deutschlandtakt. „Die Umsetzung des Deutschlandtakts ist eine gesamtstaatliche Aufgabe“, so Volker M. Heepen, Geschäftsführer der NVBW. „Damit die Umsetzung gelingt, müssen Bund und Länder eng zusammenarbeiten. Dafür fordern wir die Einrichtung einer neuen Organisation, die von Bund und Ländern getragen wird. Diese soll das Angebot im Fernverkehr definieren und die Umsetzung in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern des SPNV und dem Schienengüterverkehr koordinieren. Die Trassen sind dabei so zu vergeben, dass für Personen- und Güterverkehr ein zuverlässiges Verkehrsangebot auf der Schiene entsteht.“

Elektrifizierungsoffensive und Programm für alternativer Antriebe zur Förderung der umweltfreundlichen Schiene

Um die Klimaziele zu erreichen, bedarf es zudem eines konsequenten Programms zur Dekarbonisierung des Bahnverkehrs. „Damit der SPNV seine Schlüsselposition in puncto Umweltfreundlichkeit noch besser ausspielen kann, brauchen wir eine ambitionierte Elektrifizierungsoffensive“, sagte Fritz Rössig, Abteilungsleiter beim Regionalverband Großraum Braunschweig. Ziel sei ein Elektrifizierungsgrad von 75 Prozent bis 2030. Als Brückentechnologie bis zur vollständigen Elektrifizierung sei darüber hinaus ein Programm zur Förderung alternativer Antriebstechnologien inklusive der zugehörigen Lade- und Tank-Infrastruktur erforderlich.

Programm für attraktive Bahnhöfe in der Fläche

Die Bahnhöfe sind als Zugang zum System Schiene von besonderer Bedeutung und werden bisher oft vernachlässigt. „Wir haben das Ziel, gerade auch aus kleineren und mittleren Stationen, attraktive Orte für Begegnungen, für Verweilen und Erleben zu gestalten.“ so Thomas Prechtel, Geschäftsführer der BEG. „Mit einem koordinierten Programm zur „Kultivierung der Bahnhöfe in Deutschland“ werten wir reine Systemzugänge zu Mobilitätszentralen auf, die mit der neuen Arbeits- und Einkaufswelt zu einem Publikumsmagnet werden können. Neue Angebote wie Coworking Spaces und die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsanbieter sind hier wichtige Bestandteile.“

BAG-SPNV steht für Umsetzung der Forderungen bereit

„Unsere Forderungen beschreiben in fünf Bereichen, welche Maßnahmen notwendig sind für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene. Nun ist es an der nächsten Bundesregierung im Koalitionspaket die Weichenstellung für ihre Umsetzung vorzunehmen. Die Aufgabenträger des SPNV stehen mit Ihrer Erfahrung zur Unterstützung bereit“, sagte Thorsten Müller, Vizepräsident der BAG-SPNV und Verbandsdirektor des SPNV-Nord, der das Pressegespräch moderierte. „Denn nur mit einer deutlichen Erhöhung des Anteils der Schiene am Personen- und Güterverkehr in Deutschland wird eine wirksame Klimaschutzpolitik möglich sein.“

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) ist die Interessensvertretung der Bestellerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs: Wir organisieren den Informationsaustausch zwischen unseren Mitgliedern, erarbeiten Konzepte für die Weiterentwicklung des SPNV, vertreten die Interessen der Aufgabenträger des SPNV gegenüber Politik, Öffentlichkeit, Verkehrsunternehmen und Verbänden und beraten den Bund, die Länder, Zweckverbände, Parlamente und Behörden zu allen Fragen des SPNV.

Ansprechpartnerin für die Presse:

Renate Bader
Wilmersdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 030 - 81 61 60 99 4
bader@bag-spnv.de
www.bag-spnv.de