



Die Führungsspitze der Allianz pro Schiene diskutiert bei einem parlamentarischen Abend in Berlin mit Bahnchef Dr. Rüdiger Grube und MdB Winfried Hermann (B90/Die Grünen).
Foto: Allianz pro Schiene

Seit zehn Jahren ist sie das Gegengewicht zur Betonpolitik der mächtigen Straßenlobby

Die Allianz pro Schiene feiert in diesem Jahr ihren zehnten Geburtstag

In den 50- und 60`er Jahren des letzten Jahrhunderts wurde die Verkehrsmarkordnung grundlegend verändert. Für die beginnende Motorisierung musste eine Infrastruktur angelegt werden, Unsummen wurden in den Straßen- und Autobahnbau investiert. Eine starke Autolobby, angeführt vom Verband der Automobilindustrie und Lobbyverbänden wie zum Beispiel dem ADAC, schaffte es, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu verändern. Fortan orientierte sich die Verkehrspolitik massiv in Richtung Straßenbau und Förderung der Kfz-Nutzung.

Die Verringerung der Zugangszeiten für größere Teile der Bevölkerung zur Straße war die Maxime. So forderte Georg Leber, dass kein Bürger weiter als 20 Kilometer bis zum nächsten Autobahnanschluss fahren solle. Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße waren die unweigerliche Folge. Die Schieneninfrastruktur wurde dabei sträflich vernachlässigt, im Personenverkehr wurden Strecken geschlossen, im Güterverkehr verlor die Schiene hohe Marktanteile, Investitionen in Neubaustrecken wurden nicht oder nur gering getätigt. Seit der Bahnreform 1994 beginnen sich die Kräfte-

verhältnisse in Deutschland wieder in Richtung Schiene zu verschieben. Der Schiene wird eine Renaissance auf der ganzen Welt prognostiziert. Es gilt nun, faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern herzustellen. Es gilt, der starken Autolobby eine gleichwertige und starke Schienenlobby entgegenzusetzen. Dieses Ziel verfolgt seit 10 Jahren mit zunehmendem Erfolg die Allianz pro Schiene.

Am 14. Juni 2010 feiert die Allianz pro Schiene den 10-jährigen Geburtstag. *BFBahnen*, als Gründungsmitglied von Anfang an dabei, möchte Ihnen liebe Leserinnen und

Leser den wichtigsten Lobbyverband für die Schiene vorstellen.

Die Allianz pro Schiene

Die Schiene hat zwei entscheidende Gemeinwohlvorteile gegenüber dem Straßenverkehr und der Luftfahrt: Sie ist umweltfreundlicher und sicherer. Diese zukunftsfähige und umweltbewusste Alternative zur Straße wurde jedoch lange Zeit von der Politik sträflich vernachlässigt. Das lag auch daran, dass in Deutschland bis zur Jahrtausendwende ein breites Bündnis für die Schiene fehlte. Deshalb wurde am 14. Juni 2000 die Allianz pro Schiene als gemeinnütziger Verein gegründet. Das Ziel: Bahn frei für die Schiene. Das Bündnis sieht sich als Gegengewicht zur Betonpolitik der mächtigen Straßenlobby. Obwohl lange Zeit erheblich in den Straßenbau investiert worden ist, gehört der Stau auf deutschen Straßen zum Verkehrsalltag und schadet Mensch und Umwelt. Diese Situation wird sich angesichts des erwarteten Wachstums im Güterverkehr noch verschärfen. Hier will das Bündnis alternative und nachhaltige Konzepte aufzeigen, damit wir auch morgen noch mobil bleiben können.

Der Verein hat 17 Mitgliedsverbände. Sie alle eint der Wunsch, den Anteil der umweltfreundlichen und sicheren Schiene im Perso-

nen- und Güterverkehr deutlich zu erhöhen. Dabei wird das Bündnis von 98 Fördermitgliedern aus der bahnnahen Wirtschaft unterstützt. Schwerpunktthema des Schienenbündnisses sind die politischen Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr. Hier macht sich der Verband besonders für den Abbau von Wettbewerbsnachteilen gegenüber dem sehr viel umweltschädlicheren Straßen- und Luftverkehr stark. Dabei setzen wir besonders auf Veranstaltungen sowie Lobby- und Medienarbeit.

Die Ziele der Allianz pro Schiene

Das Hauptziel der Allianz pro Schiene ist die Steigerung des Marktanteils des Schienenverkehrs – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Mittelfristig (bis 2020) strebt die Allianz pro Schiene für den Verkehrsträger Schiene in Deutschland einen Marktanteil von mindestens 15 Prozent im Personenverkehr und mindestens 25 Prozent im Güterverkehr an. Berechnungsgrundlage für die Marktanteile stellt jeweils die Verkehrsleistung (Personen- bzw. Tonnenkilometer) dar.

Aus dem Hauptziel abgeleitete Verbandsziele sind unter anderem 1.) die Verbesserung des Images des Verkehrsträgers in Politik und Öffentlichkeit,

- 2.) die Sicherung und Erhöhung der öffentlichen Mittel für den Schienenverkehr (Investitionen Infrastruktur, Regionalisierungsmittel),
- 3.) die Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen für den Schienenverkehr im Wettbewerb der Verkehrsträger (Steuergerechtigkeit, Kostenwahrheit im Verkehr),
- 4.) der Erhalt und der Ausbau des Umweltvorteils des Verkehrsträgers Schiene und
- 5.) der Erhalt und der Ausbau des Sicherheitsvorteils des Verkehrsträgers Schiene.

Die Allianz pro Schiene e.V. ist ein gemeinnütziger, unabhängiger Verband zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. Unser 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). Wir arbeiten auf nationaler Ebene und mit europäischer Ausrichtung.

Die Mission

Die Allianz pro Schiene ist die treibende Kraft in Politik und Gesellschaft zur Vergrößerung des Schienenverkehrsanteils am Gesamtverkehr. Ihre Anliegen sind:

Klaus-Dieter Hommel ist seit Juli 2008 ehrenamtlicher Vorsitzender der Allianz pro Schiene (ApS) und Bundes-



vorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA. Hommel setzt sich für die Verkehrsverlagerung von Gütertransporten auf die Schiene ein. Besonders wichtig sind ihm der Masterplan Güterverkehr und Logistik, sowie das Eintreten für Kostenwahrheit im Verkehr.

Dr. Klaus Baur ist stellvertretender Vorsitzender der ApS und seit Mai 2008 Förderkreissprecher. Zudem ist Baur Vorsitzender der



Geschäftsführung Bombardier Transportation GmbH. Im Förderkreis der Allianz pro Schiene sind führende Repräsentanten der wichtigsten Firmen der gesamten Bahnbranche, wie zum Beispiel der Schienenverkehrstechnik, sowie der EVU vertreten.

Dirk Flege ist seit 2001 alleinvertretungsrechtiger Geschäftsführer der ApS. Flege ist gelernter Journalist und war zuvor



Geschäftsführer verschiedener Verkehrs- und umweltpolitischer Verbände. Davor war er im Deutschen Bundestag und bei der Deutschen Post AG beschäftigt. 7 Spezialisten für Verkehrs- und Umweltpolitik sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit unterstützen Flege.



Umweltverbände und Verbraucherorganisationen.

Kein anderer Verband hat ein Non-Profit und ein Profit-Standbein.

Als zentrale Interessenvertretung für den gesamten Schienenverkehr bündeln wir die politischen Anliegen unserer Mitglieder (Non-Profit-Organisationen) und unserer Fördermitglieder (Schienenverkehrs- und Infrastrukturbetreiber, Bahntechnikproduzenten, Baufirmen und andere) gegenüber Politik, Medien, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft. Finanziert wird die Verbandsarbeit in erster Linie durch Beiträge unserer Fördermitglieder.

Die Art zu arbeiten

Mitglieder und Fördermitglieder arbeiten kooperativ und gleichberechtigt zusammen. Die Verbandsaktivitäten konzentrieren sich auf die Gemeinsamkeiten.

Unsere gemeinsame Arbeit ist geprägt von einem Geben und Nehmen.

Die hauptamtlich besetzte Geschäftsstelle ist Dienstleister für Mitglieder und Fördermitglieder. Sie leistet in erster Linie Lobby- und Medienarbeit, informiert und koordiniert das Netzwerk.

Die Mitgliedsverbände unterstützen die Verbandsarbeit der Allianz pro Schiene nach Kräften. Sie stellen Vorstandsmitglieder, beteiligen sich an Arbeitsgruppen und machen Ressourcen des Mitgliedsverbandes (Zeitschriften, Know-how etc.) nutzbar.

Die strategische Ausrichtung

Der Schienenverkehr hat zwei entscheidende Gemeinwohlvorteile gegenüber der Luftfahrt und dem Straßenverkehr. Er ist

- umweltfreundlicher und
- sicherer.

Auf diese beiden Gemeinwohlvorteile macht die Allianz pro Schiene immer wieder öffentlich aufmerksam. Sie sind die zentrale Begründung für eine öffentliche Förderung des Schienenverkehrs und den Abbau von Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen Verkehrsträgern. Auch setzt sich die

- die Freiheit der Verkehrsmittelwahl (Schienenangebot als Plus an Lebensqualität und Beitrag zur bezahlbaren Mobilität)
- die Schonung der Umwelt (Schienenverkehr als Beitrag zur umweltgerechten Mobilität)
- der Schutz von Leib und Leben sowie der körperlichen Unversehrtheit (Schienenverkehr als Beitrag zur sicheren Mobilität).

Die Visionen

Bis zum Jahr 2020 hat die Allianz pro Schiene folgende Ziele erreicht:

1.) Die Eisenbahnen sind in der Europäischen Union auf dem Vormarsch. Sowohl im Güter- als

auch im Personenverkehr steigt ihr Marktanteil (Modal Split).

2.) In Deutschland ist der Marktanteil im Personenverkehr auf mindestens 15 und im Güterverkehr auf mindestens 25 Prozent angestiegen.

3.) Jeder kennt uns. Alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen und Unternehmen mit Interesse an einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität unterstützen uns.

Die Organisation

Die Allianz pro Schiene ist doppelt einzigartig:

Kein anderer Verband vereint ein derart breites Spektrum an Non-Profit-Interessen unter seinem Dach: Arbeitnehmerorganisationen,



Die Kosten für den Straßenverkehr müssen exakt und fair berechnet werden, das ist eine der Kernforderungen der ApS. Foto: Michael Hirschka/pixelio.de



Bauprojekte dürfen nicht dem Rotstift zum Opfer fallen.

Foto: DB AG/Claus Weber

Allianz pro Schiene branchenintern dafür ein, dass die beiden Gemeinwohlvorteile im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern erhalten und ausgebaut werden.

Konsequent werden wir bei unseren Aktivitäten Schritt für Schritt die europäische Ebene immer stärker einbeziehen. Insbesondere bauen wir ein Netzwerk mit ähnlich ausgerichteten Organisationen in anderen europäischen Staaten auf und setzen EU-Projekte mit Bezug zu den Satzungszielen der Allianz pro Schiene um.

Die Allianz pro Schiene initiiert mit ihren Mitgliedern und Fördermitgliedern Diskussionsprozesse zu Perspektiven und Visionen für den Schienenverkehr. Parallel dazu bauen wir den Bereich „Vergabe und Durchführung von wissenschaftlichen Untersuchungen“ aus. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass die Politik sich regelmäßig wissenschaftlicher Gutachten zur Entscheidungsfindung und -begründung bedient.

Geschichte des Verbandes

Die Allianz pro Schiene wird am 14. Juni 2000 während der Eisenbahnmesse „rail#tec“ in Dortmund als Verein gegründet. Neben den drei Eisenbahnergewerkschaften

GdED (heute TRANSNET), GDBA und GDL unterzeichnen die beiden mitgliederstärksten Umweltverbände BUND und NABU, die beiden Fahrgastverbände Pro Bahn und Deutscher Bahnkunden Verband sowie der VCD die Satzung als Gründungsmitglieder.

Ebenfalls dabei: Die drei berufsständischen Organisationen VGB, VHB (mittlerweile zu *BFBahnen* fusioniert) und VDEI, zwei Automobilclubs (ACV und ACE), der BDEF, die „Vereinigung für Bildung bei den Bahnen“, Germanwatch und als einzige regionale Organisation der LBU aus Niedersachsen. Zum ehrenamtlichen Vorsitzenden wählen die Gründungsmitglieder den derzeitigen TRANSNET-Vorsitzenden Norbert Hansen, auf dessen Initiative das Schienenbündnis entstanden ist.

Zehn Jahre alt ist die Allianz pro Schiene. Seit ihrer Gründung im Juni 2000 hat die Allianz pro Schiene – bereits im Dezember 2004 von der Tageszeitung „Die Welt“ als „Deutschlands wichtigster Interessenverband für die Eisenbahn“ tituliert – beachtliche politische Erfolge vorzuweisen.

Die Erfolge

Gemeinsam mit ihren Mitgliedsver-

bänden hat die Allianz pro Schiene

- die bundesweite Einführung von Riesen-Lkw (vorerst) verhindert (Pressemitteilung vom 10.10.2007),
- mit dazu beigetragen, dass es in Deutschland seit dem 1. Januar 2005 die Autobahnmaut für Lkw ab 12 Tonnen gibt,
- bei Bundes- und Landespolitikern das Bewusstsein dafür geschärft, dass der Schienenverkehr nicht nur umweltfreundlich, sondern auch sicherer ist als andere motorisierte Verkehrsträger sowie
- das Thema „Externe Kosten des Verkehrs“ auf der bundespolitischen Agenda platziert.

Informationen im Netz:

www.allianz-pro-schiene.de
www.bfbahnen.de
www.transnet.org
www.gdba.de
www.gdl.de
www.bund.net

Werner Graf,
Redaktionsleiter