

Traffic Talks 2011 – kräftiger Impuls für die Schiene

Am 13. und 14. September trafen sich mehr als 1.000 Teilnehmer aus dem In- und Ausland in Bonn und diskutierten die Fragen: Grenzen der Mobilität – Mobilität ohne Grenzen?

Bonn. War Railtech mehr Messe, so ist jetzt das neue Kongressformat Traffic Talks mehr Gesprächsforum und verkehrspolitisches Sprachrohr. Bereits im Eröffnungsforum forderte der DB-Chef Dr. Rüdiger Grube auf: „Nutzen wir Traffic Talks, um einmal Tacheles zu reden“ – und sprach damit der Verkehrsbranche aus der Seele. Die „Botschaft von den leeren Kassen“ war ja kurz vorher bei allen angekommen: „Viel zu wenig Geld für Straße und Schiene.“

Wie also die Aufgaben der Zukunft lösen? Wie die wachsenden Bedürfnisse einer arbeitsteiligen weltweiten Wirtschaft und die sich verändernde Mobilität einer alternden Gesellschaft befriedigen?

„Mobilität neu denken“ lautete der Appell an die Teilnehmer der Traffic Talks 2011.

Die Gastgeber Initiative Bahn NRW und das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen boten dazu eine umfangreiche Palette von Fachthemen an. In zwei Hauptforen war der Fokus auf die aktuellen Megatrends der Mobilitätsentwicklung gerichtet; in insgesamt acht Nachmittagsforen wurden dann branchenspezifische Themen diskutiert.

Selbst in der Gala-Abendveranstaltung verwiesen NRW-Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger und NRW-Verkehrsstaatssekretär Horst Becker auf die Verkehrsprobleme im verkehrs- und bevölkerungsreichsten Bundesland. Die Gastgeber aus NRW stellten dies noch in ihrem Forum „Auf die Schiene ge-



▲ Prof. Dr. Peter Sloterdijk (l.) und Harry K. Voigtsberger (M.) diskutierten mit Moderator Theo Koll kontrovers die Grenzen der Mobilität.

setzt“ und in einer eigenen Pressekonferenz detailliert dar. So beim Hafenhinterlandverkehr: Wo bleibt der Ausbau der „betuwe-Linie“ Emmerich-Oberhausen? So beim Ausbau des Schienenpersonenverkehrs: Was wird aus dem Projekt Rhein-Ruhr-Express RRX? Fazit: Auch in NRW kommt der Bund seinen Zusagen und Verpflichtungen nicht nach.

Mehr Verkehr auf die Schiene – ohne gemeinsamen politischen Willen geht das nicht. Die Verkehrsunternehmen sind bereits durchrationalisiert, die Bahnindustrie bietet innovative Fahrzeug-Plattformen für individuelle Kundenanpassungen an, die Aufgabenträger des ÖPNV stellen sich ihrer Verantwortung, die Zulassungsbehörden nehmen ihre Aufgaben verantwortungsbewusst wahr. Die EU will den europäischen Binnenmarkt und die Interoperabi-

lität im Schienenverkehr forcieren. Hier werden die „Hausaufgaben“ gemacht.

Bei unseren europäischen Nachbarn wird stetig und konsequent in den Erhalt und in den Ausbau einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur investiert. Allen voran ist die Schweiz – Schlusslicht ist Deutschland. Die Allianz pro Schiene hat dies auch bei Traffic Talks



▲ Auch DB-Personalvorstand Ulrich Weber referierte auf der Veranstaltung.

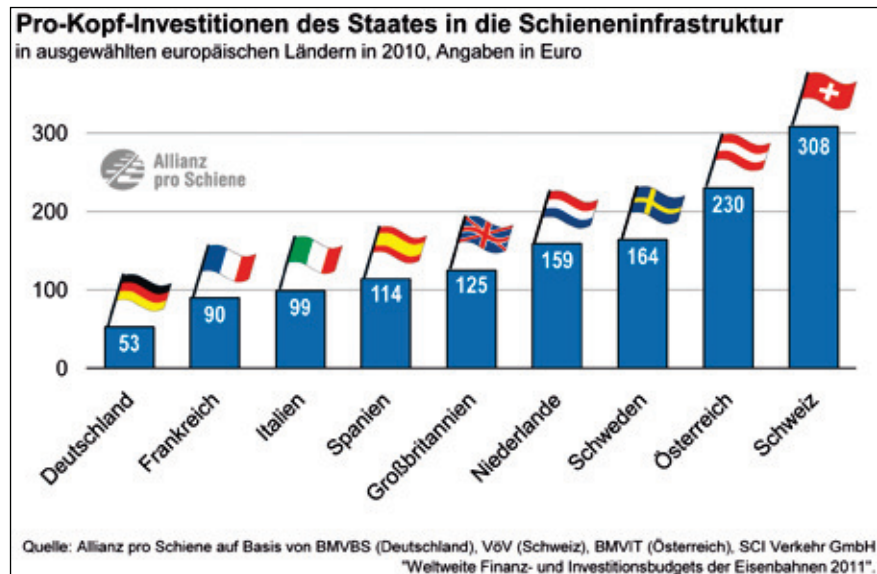
deutlich angeprangert und mit Zahlen belegt (siehe Grafik).

Insbesondere unter der schon chronischen Unterfinanzierung der Schiene leiden Wirtschaft und Bevölkerung, Natur und Umwelt.

Wie soll die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur künftig gelöst werden?

Mobilität neu denken: Die Diskussionsforen suchten nach realistischen Antworten – so:

- Priorisierung der Maßnahmen nach volkswirtschaftlichen Nutzen
- kürzere Planungszeiten, Planungssicherheit
- Erhalt vor Neubau
- Abbau von Wettbewerbsverzerrungen
- Einpreisen von Folgekosten
- Verzicht auf Prestigeprojekte
- Public-Private-Partnership-Finanzierungen
- Mautpflicht auf allen Straßen, für alle Fahrzeuge



Verbände, Bahnindustrie, Verkehrspolitikern in Ländern und Gemeinden entwickeln mehr und mehr eine gemeinsame Position gegenüber der Bundespolitik. Der „Wettbewerb ums Geld“ zwischen den Verkehrsträgern wird härter. Die politischen Entscheidungen müssen nachhaltig und konsequent auf

zukunftsstaugliche Lösungen ausgerichtet werden. Und die Menschen in Stadt und Land wollen an den Entscheidungsprozessen beteiligt werden. Auch hier gilt: Mobilität neu denken! Gerade wir als Berufsverband BFBahnen sind gefordert, uns in die verkehrspolitische Debatte einzubringen – für die Schiene!

Mehr Infos, Bilder, Filmimpressionen und zahlreiche Redebeiträge zum Bonner Mobilitätskongress: www.traffictalks.de



◀ Das Podium war mit hochkarätigen Experten sehr gut besetzt.

Fridolin Werner
BFBahnen Bayern

Busse und Bahnen verzeichnen im ersten Halbjahr 2011 einen Anstieg der Fahrgäste

Wiesbaden. Im ersten Halbjahr 2011 nutzten in Deutschland mehr als 5,5 Milliarden Fahrgäste den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Das waren 0,4 % mehr Fahrgäste als im ersten Halbjahr 2010. Im Liniennahverkehr beförderten die Unternehmen im ersten Halbjahr 2011 fast 5,5 Milliarden Fahrgäste – das waren 0,4 % mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Durchschnitt legten die Fahrgäste 9,3 Kilometer je Fahrt zurück. Damit wurde im Nahverkehr insgesamt eine Beförderungsleistung von 51,1 Milliarden Personenkilometern (+ 1,0 %) erbracht. Nach Verkehrsmitteln unterteilt nutzten im ersten Halbjahr 2011 im Nahverkehr 1,2 Milliarden Fahrgäste Eisenbahnen und

S-Bahnen (+ 2,5 %), 1,9 Milliarden Fahrgäste fuhren mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen (+ 1,2 %) und 2,7 Milliarden mit Omnibussen (– 0,1 %).

Der Liniennahverkehr ging im ersten Halbjahr 2011 im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr um 0,4 % auf 61 Millionen Fahrgäste zurück. Im Durchschnitt legten die Fahrgäste 280 Kilometer je Fahrt zurück. Die Beförderungsleistung im Fernverkehr lag im ersten Halbjahr 2011 bei 17,3 Milliarden Personenkilometern (– 2,3 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2010). Dabei fuhren rund 60 Millionen Reisende mit Eisenbahnen (– 0,5 %) und 1 Million Reisende mit Omnibussen (+ 6,8 %).

Quelle: Statistisches Bundesamt