



Allianz **pro**  
Schiene e.V.



# Bahn frei für Europa

*Neun Schritte auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt*



Die folgenden Forderungen werden getragen von:





Wer heute Europa bereist oder Waren innerhalb Europas transportieren will, muss immer noch Grenzen überwinden. Die EU hat zwar in den vergangenen Jahrzehnten für zahlreiche Vereinfachungen und Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr gesorgt. Davon profitieren jedoch die Verkehrsträger Schiene, Straße, Luft und Wasser in unterschiedlicher Weise: Insbesondere im grenzüberschreitenden Schienenverkehr sind die Hürden nach wie vor groß.

Wenn Eisenbahnen von einem europäischen Land in ein anderes fahren wollen, hapert es zum Teil bereits an der physischen Grundlage: Transnationale Schienenverbindungen fehlen. Technische Systeme sind nicht kompatibel.

Darüber hinaus behindern uneinheitliche Gesetze massiv den Wettbewerb zwischen den europäischen Eisenbahnunternehmen: Viele EU-Mitgliedsstaaten schotten ihre Schienennetze ab. Unterschiedliche nationale Vorschriften führen zu kostspieligen Komplikationen an der Grenze.

Nicht zuletzt hat die Schiene mit Wettbewerbsnachteilen gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße, Luft und Wasser zu kämpfen – und zwar europaweit. Angesichts der EU-Osterweiterung ist jedoch ein effizienter Schienenverkehr unverzichtbar, um das Verkehrsaufkommen in Europa zu bewältigen. Wenn die Europäische Union den wachsenden Verkehr umweltverträglich, sicher und sozial lenken will, muss sie faire Bedingungen für die nachhaltigen Bahnen schaffen.

Ein wichtiger erster Schritt dahin ist getan. In ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“ formuliert die EU-Kommission für den Schienenverkehr ein ehrgeiziges Ziel: die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes. Das Weißbuch nennt drei Bereiche, die dafür notwendig sind:

- die Herstellung fairer Preise für alle Verkehrsträger
- den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes
- die Vereinheitlichung des Rechtsrahmens

Die *Allianz pro Schiene* begrüßt diesen Einsatz für den Schienenverkehr und fordert die EU auf, die im Weißbuch formulierten Ziele konsequent umzusetzen und zu ergänzen. Dabei müssen hohe Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards berücksichtigt werden. In den folgenden neun Punkten sehen wir den Handlungsbedarf für die EU-Kommission, die EU-Mitgliedsstaaten und die Eisenbahnunternehmen.

Norbert Hansen,  
Vorstandsvorsitzender der *Allianz pro Schiene*



# Netzzugang

Eisenbahnunternehmen Rechtsanspruch auf Kabotage gewähren. Richtlinien des 1. Eisenbahnpakets in EU-Mitgliedsstaaten zügig umsetzen.

Während der Straßenverkehr in jedem Mitgliedsstaat der EU ungehinderten Zugang zu der für ihn notwendigen Infrastruktur hat, ist das bei den Bahnen nicht der Fall: Nach wie vor sind in vielen EU-Ländern die Schienennetze den ausländischen Bahnunternehmen verschlossen. Der europaweite freie Netzzugang für jedes europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist jedoch nicht nur dringend notwendig, um diese erhebliche Wettbewerbsbenachteiligung der Schiene gegenüber der Straße zu beseitigen. Der freie Netzzugang ist auch eine Grundvoraussetzung für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes, wie er von der EU-Kommission angestrebt wird.

**Die Wirkung des 1. Eisenbahnpakets wird entscheidend davon abhängen, wie und wann alle Mitgliedsstaaten die vorgesehenen Instrumente in nationales Recht umsetzen. Denn eine Öffnung des Schienennetzes, die nicht EU-weit greift, schafft keinen freien Markt für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Die Allianz pro Schiene sieht daher dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:**

→ Wir fordern die EU auf, den Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht auf Kabotage zu gewähren.

→ Wir fordern alle EU-Mitgliedsstaaten auf, die im 1. Eisenbahnmaßnahmenpaket enthaltenen Richtlinien konsequent und schnell in nationales Recht umzusetzen.

Mit dem vom Europäischen Parlament verabschiedeten 1. Eisenbahnmaßnahmenpaket, das bis zum 15. März 2003 in nationales Recht umgesetzt werden muss, werden erstmals 50.000 Kilometer des europäischen Schienennetzes für den grenzüberschreitenden Güterverkehr geöffnet. Dazu gehören der Zugang zum Netz selbst und der zu den Infrastruktureinrichtungen, wie zum Beispiel Umschlagterminals. Die Allianz pro Schiene begrüßt die Verabschiedung des 1. Eisenbahnpakets, da es den EVU erstmalig ein Anrecht auf einen Mindestzugang zum Netz gewährt. Problematisch ist jedoch, dass es auch künftig kein Recht auf Kabotage geben wird, so dass die Bahnen weiterhin für die Rückfahrt keine Fracht aufnehmen dürfen, sondern leer zurückfahren müssen: Das ist unwirtschaftlich, ökologisch unsinnig und benachteiligt die Schiene im Vergleich zur Straße, denn jeder LKW darf Rückfracht aufnehmen.



# Netzausbau

Finanzielle Mittel für Ausbau der europäischen Eisenbahninfrastruktur bereitstellen.  
Bahnen bevorzugt fördern.

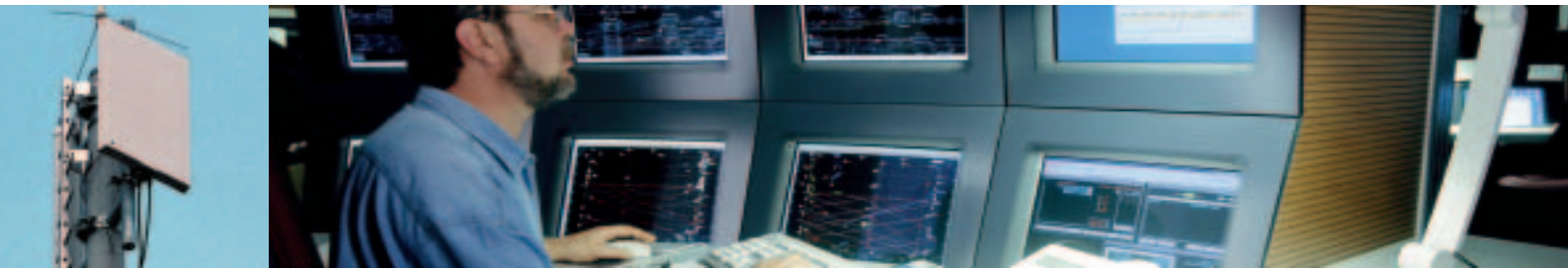
## 2

Um die Entwicklung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu forcieren, hat die EU-Generaldirektion für Energie und Verkehr die Projekte „Trans European Transport Networks“ (TEN-T) und „Transport Infrastructure Needs Assessment“ (TINA) eingerichtet. Die *Allianz pro Schiene* begrüßt dieses Engagement und sieht die Notwendigkeit, diese Politik in folgenden Punkten konsequent fortzuführen:

→ Wir fordern die EU auf, die für den weiteren Ausbau einer europäischen Eisenbahninfrastruktur notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.

→ Wir fordern, dass die Eisenbahninfrastruktur gegenüber dem Straßenverkehr bevorzugt gefördert wird. Nur über eine Bevorzugung ist der Rückstand aufzuholen, den die Schiene gegenüber der Straße im Infrastrukturausbau hat.

Für das Funktionieren eines europäischen Eisenbahnverkehrsraumes ist neben dem freien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Bestand der Infrastruktur selbst von großer Bedeutung. Tatsächlich bestehen Europas Schienennetze auch heute noch aus einer Vielzahl historisch gewachsener Einzelnetze, deren Verkehrsachsen in erster Linie auf die nationalen Verkehrsströme ausgerichtet sind. Für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr sind die Schienenverbindungen nur unzureichend ausgebaut, nicht selten fehlen sie sogar vollständig: Ein einheitliches europäisches Schienennetz existiert nicht.



# Technische Standards

## 3

Gemeinsame Zugleit- und Zugsicherungssysteme für alle EU-Mitgliedsländer einführen.  
Netzbetreiber bei Umrüstung der technischen Systeme finanziell unterstützen.  
Zulassungsvorschriften für Mehrsystemfahrzeuge vereinfachen und vereinheitlichen.

**Die Umrüstung und Vereinheitlichung der Technik und der Sicherheitsstandards wird ausgesprochen langwierig sein. Die Allianz pro Schiene sieht daher von Seiten der Industrie und der EU dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:**

→ Wir fordern, dass die Industrie mit Hochdruck daran arbeitet, einheitliche Zugleit- und Zugsicherungssysteme zur Serienreife zu bringen.

→ Wir fordern, dass die EU für alle Mitgliedsländer gültige technische Standards für die Zugleit- und Zugsicherungstechnik festlegt und diese für das europäische Kernnetz im Planungs- und Ordnungsrecht verankert.

→ Wir fordern die EU auf, die Betreiber der Eisenbahninfrastrukturen finanziell dabei zu unterstützen, diese neuen technischen Standards auf bereits vorhandenen Hauptstrecken einzuführen. Nur auf diese Weise kann mittelfristig das Bestandsnetz auf die neue Technik umgerüstet werden.

→ Wir fordern die EU-Kommission auf, Vorgaben für die Vereinheitlichung und Vereinfachung der bestehenden nationalen Zulassungsvorschriften zu erarbeiten. Nur wenn die Zulassung von Mehrsystemfahrzeugen EU-weit einheitlich geregelt ist, wird ihr Einsatz attraktiv.



Fünf verschiedene Stromsysteme, 15 verschiedene Zugsicherungssysteme und drei verschiedene Spurweiten – so sieht die Realität des europäischen Eisenbahnverkehrsraums heute aus. Die Folge: Wenn ein Zug eine Grenze innerhalb Europas überfahren will, muss aufgrund der verschiedenen technischen Standards oftmals seine Lokomotive ausgewechselt werden. Das ist dann wiederum mit Kosten und Grenzaufenthalten verbunden. Abhilfe schaffen Mehrsystemfahrzeuge, die mit unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssystemen kompatibel sind und Grenzen deshalb technisch problemlos überqueren.

Allerdings benötigen auch mehrsystemfähige Fahrzeuge für jedes Land eine eigene nationale Zulassung. Dabei sind die Sicherheitsregeln und Zulassungsvorschriften von Land zu Land so verschieden, dass diese Mehrfachzulassungen für die Eisenbahnunternehmen nicht nur zeitaufwendig, sondern auch kostspielig sind. Hinzu kommt, dass auch die Kosten für die Ausrüstung von Mehrsystemfahrzeugen hoch sind: Sie machen zwischen zehn und 40 Prozent der gesamten Anschaffungskosten einer Lokomotive aus. Fakt ist, dass die technische Inkompatibilität der Eisenbahninfrastruktur in Europa gegenüber dem Verkehr auf der Straße ein erhebliches Wettbewerbshindernis darstellt.

Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum wird nur dann entstehen, wenn die einzelnen Netze untereinander sicherungs- und leitetechnisch kompatibel sind. Vereinheitlicht werden müssen darüber hinaus die nationalen Zulassungsvorschriften, wobei das hohe Sicherheitsniveau der Schiene bewahrt werden muss. Die Industrie arbeitet zurzeit aktiv an der Entwicklung der gemeinsamen technischen Standards „European Train Control System“ (ETCS) und „European Rail Traffic Management System“ (ERTMS).



# Grenzabfertigung

# 4

Wirkungsbereich des „Vereinfachten Versandverfahrens“ auf Privatbahnen ausdehnen.

**Im Sinne der Einrichtung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums sowie fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Eisenbahnunternehmen sieht die *Allianz pro Schiene* dringenden Handlungsbedarf in folgendem Punkt:**

→ Wir fordern, dass die EU den Wirkungsbereich des „Vereinfachten Versandverfahrens“ auch auf die Privatbahnen ausdehnt.

Bei der Einfuhr von Waren aus Nicht-EU-Staaten herrschen ungleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den privaten Bahnunternehmen und den Staatsbahnen. Während die Staatsbahnen im Rahmen des „Vereinfachten Versandverfahrens“ beim Transport von Waren aus Nicht-EU-Staaten heute weitestgehend von der Erfüllung komplizierter Grenzformalitäten befreit sind und für die von ihnen transportierten Waren auch keine Sicherheitsleistungen hinterlegen müssen, ist dies bei den Privatbahnen nicht der Fall. Für sie gilt weiterhin: Bei der Einfuhr von Waren aus Nicht-EU-Staaten müssen sie eine aufwendige Grenzabfertigung durchlaufen, die mit zeitraubenden und damit kostspieligen Aufenthalten verbunden ist. Außerdem müssen sie für die von ihnen transportierten Waren Sicherheitsleistungen hinterlegen, die sich nach der Höhe der zu erwartenden Zollgebühren berechnen. Tatsächlich sind für viele kleinere Unternehmen diese Sicherheitsleistungen eine beträchtliche wirtschaftliche Hürde.





# Wegekosten und Steuern

Wegekosten von allen Verkehrsteilnehmern erheben. Flugbenzin besteuern.  
Besteuerung der Bahnen in Europa harmonisieren.

# 5

Nur wenn die Rahmenbedingungen, unter denen die einzelnen Verkehrssysteme arbeiten, gleich sind, kann von fairem Wettbewerb gesprochen werden. Fakt ist, dass zwischen Schiene, Straße und Luft Wettbewerbsverzerrungen bestehen, die die Preise der Verkehrsträger verfälschen. Problematisch sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Faktoren „Wegekosten“ und „Steuern“.

Während für jeden auf der Schiene zurückgelegten Kilometer Trassenpreise erhoben werden, ist die Nutzung der Straßen überwiegend entgeltfrei möglich oder aber die Gebühren sind nicht umfassend geregelt. Eine LKW-Maut – von der *Allianz pro Schiene* ausdrücklich begrüßt – wird in Deutschland zum 1. September 2003 eingeführt. Problematisch: Durch diese Maut werden weder alle LKW noch alle Straßen erfasst. Das Ziel muss eine EU-weite einheitliche Regelung sein, die den Wettbewerb sowohl zwischen den konkurrierenden Verkehrsmitteln als auch zwischen den Mitgliedsländern fair gestaltet.

Im Steuerrecht benachteiligt wiederum die Mineralölsteuerbefreiung des Luftverkehrs die Wettbewerbsposition der Eisenbahn erheblich: Während Bahnen, genauso wie Autos und LKW, beim Tanken von Kraftstoff Mineralölsteuer zahlen, können Flugzeuge steuerfrei tanken.

Aber auch die Besteuerung der Bahnen innerhalb Europas ist nicht einheitlich geregelt. Die Folge: Derzeit ist die Steuerbelastung der Bahnen in Deutschland am höchsten, während in anderen Mitgliedsstaaten teilweise gar keine oder nur eine geringe Steuer gezahlt werden muss.

**Dringenden Handlungsbedarf für die EU-Kommission sieht die *Allianz pro Schiene* daher in folgenden Punkten:**

→ Wir fordern die EU auf, alle Verkehrsträger in gleicher Weise an den Kosten für die von ihnen genutzte Infrastruktur zu beteiligen.

Dabei darf es im Sinne der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer keine Kompensation für einzelne Nutzungsgebühren geben.

→ Wir fordern die EU auf, für eine steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsträger zu sorgen: Die Steuerbefreiung von Flugbenzin für den internationalen Flugverkehr muss – notfalls im europäischen Alleingang – abgeschafft werden.

→ Wir fordern die EU auf, die Besteuerung der Bahnen in Europa zu harmonisieren.



# Umwelt- und Gesundheitskosten

# 6

Externe Kosten des Verkehrs den Verursachern anlasten.

**Dringenden Handlungsbedarf für die EU-Kommission sieht die *Allianz pro Schiene* daher in folgenden Punkten:**

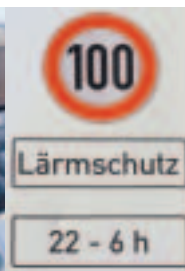
→ Wir fordern die EU auf, verkehrsträgerspezifisch abgestufte Instrumente zur vollständigen Anlastung externer Kosten festzulegen. Das können Aufschläge auf Infrastrukturnutzungsgebühren, Steuern, Versicherungsgebühren und – wenn noch erforderlich – technische Vorschriften sein.

→ Wir fordern die EU auf, die KFZ- und Mineralölbesteuerung europaweit einheitlich als Lenkungsinstrumente einzusetzen, um umweltfreundliche Verkehrsmittel zu stärken.

→ Wir fordern die EU auf, dafür zu sorgen, dass der sich auf EU-Ebene abzeichnende Handel mit CO<sub>2</sub>-Emissionsrechten den klimafreundlichen öffentlichen Schienenverkehr nicht benachteiligt.

Mobilität ist ein unverzichtbarer Gewinn unserer modernen Welt. Doch der bevorzugt subventionierte Straßenverkehr hat eine dramatische Schattenseite: Er schadet Mensch und Natur. Unfälle, gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftverschmutzung, sowie der Verbrauch von Landschaft und natürlichen Ressourcen verursachen Schäden, deren Kosten allein in Deutschland auf mehr als 130 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt werden. Für Westeuropa liegen die Schätzungen der durch den motorisierten Straßenverkehr verursachten externen Kosten bei 658 Mrd. Euro.

Diese Umwelt- und Unfallkosten werden bislang von der Allgemeinheit getragen: über Steuern und Krankenkassenbeiträge. Wer die Kosten für die Gesellschaft senken und die Lebensqualität für die Menschen steigern will, muss alle Verkehrsschäden den Verursachern anlasten. Nur so entstehen „wahre“ Preise, und der Umwelt- und Sicherheitsvorteil, den die Bahnen gegenüber ihren Konkurrenten auf der Straße und in der Luft haben, kommt zum Tragen.



# Lärm und Schadstoffe

*Ausreichende finanzielle Mittel für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung stellen. Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen fördern. Eisenbahnunternehmen ökonomische Anreize bieten, alte dieselbetriebene Fahrzeuge zu ersetzen. Grenzwerte für Lärm- und Abgasemissionen von Schienenfahrzeugen festlegen.*

Um den Umweltvorteil der Bahnen gegenüber ihren Konkurrenten auf der Straße und in der Luft weiter auszubauen und gleichzeitig die Akzeptanz für den Verkehrsträger Schiene in der Bevölkerung weiter zu stärken, sieht die **Allianz pro Schiene** dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

→ Wir fordern, dass die EU-Mitgliedsstaaten für Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruktur ausreichende finanzielle Mittel bereitstellen.

→ Wir fordern die EU-Mitgliedsstaaten auf, auch Mittel für Schalldämmmaßnahmen an vorhandenen Schienenfahrzeugen zur Verfügung zu stellen.

→ Wir fordern, dass die EU-Mitgliedsstaaten den Eisenbahnunternehmen ökonomische Anreize bieten, ihre dieselbetriebenen Fahrzeuge möglichst schnell durch lärm- und abgasarme Neufahrzeuge auszutauschen oder mit neuer Technik auszurüsten.

→ Wir fordern die EU auf, einheitliche Grenzwerte für Lärm- und Abgasemissionen von Schienenfahrzeugen gesetzlich festzulegen. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind unter Berücksichtigung der langen Produktzyklen ausreichend bemessene Übergangsfristen zu gewähren.

Unbestritten ist, dass die Bahn das umweltverträglichste motorisierte Verkehrsmittel ist: Sie produziert nicht nur deutlich weniger umweltschädigende Emissionen als ihre Konkurrenten auf der Straße und in der Luft, sondern sie schneidet auch beim Verbrauch von Primärenergie und Fläche am besten ab. Trotz dieser bedeutenden Umweltvorteile muss jedoch auch der Schienenverkehr seine Anstrengungen im Umweltschutz weiter fortsetzen.

Genauso wie andere Verkehrsmittel müssen sich die Bahnen im Bereich der Lärmemissionen mit Vorbehalten in der Bevölkerung auseinandersetzen. Verschärft wird die Lärmproblematik im Schienenverkehr durch die lange Lebensdauer der Lokomotiven und Wagons: Bis zu 40 Jahre sind die dieselgetriebenen Fahrzeuge einsatztauglich und produzieren wesentlich mehr Lärm als die neuer Generationen. Doch bislang gibt es innerhalb der EU kaum rechtliche Vorgaben.

Hinzu kommt, dass auch die Abgasemissionen der Dieselfahrzeuge generell reduziert werden müssen. Während neue LKW immer strengere Grenzwerte erfüllen müssen, fehlen solche Werte für Schienenfahrzeuge gänzlich.





# Europäischer Lokführerschein

*Europäischen Lokführerschein einführen. EU-weite einheitliche Schienenverkehrssprache festlegen. Qualifikationsstandards für Beschäftigte im grenzüberschreitenden Schienenverkehr einführen.*

# 8

**Die Allianz pro Schiene sieht dringenden Handlungsbedarf von Seiten der EU, da eine wechselseitige Anerkennung der Lokführerscheine – allein schon aufgrund der Systemunterschiede – keine zufrieden stellende Lösung sein kann.**

→ Wir fordern, dass die EU einen europäischen Lokführerschein einführt und eine einheitliche Verkehrssprache für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr festlegt. Bei der detaillierten Ausarbeitung der Anforderungen für den Lokführerschein müssen Gewerkschaften und Arbeitgeber einbezogen werden.

→ Wir fordern außerdem die Einführung von Qualifikationsstandards für alle Beschäftigten im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, d.h. für das Zugbegleitpersonal, Beschäftigte in den Ausbesserungswerken, Mitarbeiter der Fahrdienstleitung sowie Rangierer und Wagenmeister. Dabei muss beim Arbeits- und Gesundheitsschutz ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten werden.

Während Autofahrer und LKW-Lenker selbstredend deutsche, französische, italienische und spanische Straßen befahren dürfen, ist das bei Lokführern trotz durchlaufender Schienenstränge nicht der Fall. Schienenfahrzeugführer dürfen ihre Arbeit im Ausland nur dann verrichten, wenn sie die in den jeweiligen Ländern erforderlichen Prüfungen abgelegt haben. Und es gilt noch eine weitere Voraussetzung: Jeder Lokführer muss die jeweilige Landessprache beherrschen. Die Folge ist, dass beim grenzüberschreitenden Schienenverkehr aufgrund der unterschiedlichen technischen Systeme und Standards nicht nur die Lokomotiven, sondern in den meisten Fällen auch die Lokführer ausgetauscht werden müssen. Diese Wechsel sind mit zeitraubenden und damit kostspieligen Aufenthalten an den Grenzen verbunden und beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber ihren Konkurrenten auf der Straße und in der Luft.



# Sozial- und Sicherheitsstandards

# 9

*Sozial- und Sicherheitsstandards für alle Verkehrsträger europaweit einheitlich definieren. Einhaltung der Vorschriften regelmäßig kontrollieren.*

Es ist unbestritten, dass die Bahn im Vergleich zu ihren Konkurrenten auf der Straße und in der Luft das sicherste Verkehrsmittel ist. Zurückzuführen ist dieses europaweit hohe Sicherheitsniveau unter anderem auf den hohen technischen Standard und die Einhaltung von Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten beim Personal der Bahnen. Doch Sicherheit kostet Geld.

Tatsächlich sind nicht alle Verkehrsträger in gleicher Weise bereit, in Sicherheit zu investieren: Experten schätzen vielmehr, dass sich die Straße durch Verstöße gegen Sozialstandards einen Kostenvorteil von bis zu 20 Prozent gegenüber der Schiene verschafft. Immer wieder werden im Straßengüterverkehr Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebenen Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten bekannt, aber auch Verstöße gegen Sicherheitsstandards, z.B. durch überhöhte Geschwindigkeiten, sind an der Tagesordnung. Die Beanstandungsquote liegt bei den überprüften deutschen LKW seit Jahren bei nahezu 20 Prozent. Die EU-Kommission führt in ihrem 20. Bericht über die Anwendung der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal auf, dass deutsche Kraftfahrer im Vergleich zu ihren europäischen Kollegen diese Standards am häufigsten missachten. Trotzdem sinkt die Kontrolldichte auf deutschen Straßen. Angesichts der unzumutbaren Belastungen, die für die Beschäftigten entstehen, sowie der Gefahren, die hiervon für andere Verkehrsteilnehmer ausgehen, dürfen diese Verstöße nicht länger hingenommen werden.

## **Die Allianz pro Schiene sieht daher dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:**

→ Wir fordern die EU auf, die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Straßenverkehr im Hinblick auf Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten zu verbessern und EU-weit zu harmonisieren.

→ Wir fordern die Mitgliedsstaaten der EU auf, die Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten auf der Straße konsequenter zu kontrollieren. Nur auf diese Weise kann verhindert werden, dass sich der Straßengüterverkehr einen unrechtmäßigen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Schiene verschafft.

## **Die Allianz pro Schiene**

Ein Bündnis mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Wir setzen uns für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die die Bahn als das nachhaltigste Verkehrsmittel stärkt.

Die *Allianz pro Schiene* ist ein gemeinnütziger Verband und wurde im Sommer 2000 gegründet. Ihm gehören 16 Non-Profit-Organisationen aus den Bereichen Umwelt, Verbraucherschutz und Arbeit als Mitgliedsverbände an, die über eine Million Menschen repräsentieren. 28 Fördermitglieder aus der bahnnahen Wirtschaft unterstützen unsere Lobbyarbeit für die Schiene.

Angesichts der wachsenden Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs einerseits und der EU-Gesetzgebung andererseits wollen wir verstärkt auf europäischer Ebene wirken.

## **Die Förderer**

### **Sprecher der Förderer:**

Peter Witt, Vorsitzender der Geschäftsführung  
Bombardier Transportation GmbH

- ABB AG
- Actima AG telecommunication consultants
  - Alstom LHB GmbH
  - Arcor AG & Co.
- Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH
  - Bombardier Transportation GmbH
  - BSR Naturstein-Aufbereitungs GmbH
- BWG Butzbacher Weichenbau Gesellschaft mbH & Co. KG
  - Connex Cargo Logistics GmbH
    - Connex Regiobahn GmbH
    - Deutsche Bahn AG
  - DEVK Versicherungen Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
    - GSG Knappe Gleissanierungs GmbH
    - Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
      - Hörmann-Rawema GmbH
  - Innovationszentrum Bahntechnik Sachsen e. V.
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
  - LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
    - Neumann Elektronik GmbH
    - Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
      - REGIOBAHN GmbH
    - RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
      - Schweerbau GmbH & Co. KG
    - Siemens AG Transportation Systems
      - Thalys International SCRL
      - Verband der Sparda-Banken e. V.
    - Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V.
  - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e. V.
    - Vossloh Eisenbahn und Verkehr GmbH

## **Die Mitgliedsverbände**

### **Vorsitzender:**

Norbert Hansen, Transnet Gewerkschaft

### **Geschäftsführer:**

Dirk Flege

- Auto Club Europa e. V. (ACE)
- Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland (ACV)
- Bund für Umwelt und Naturschutz e. V. (BUND)
- Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e. V. (BDEF)
- Germanwatch e. V. – Nord-Süd-Initiative
- Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)
- Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e. V. (LBU)
- Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU)
- Pro Bahn e. V.
- Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V. (VDEI)
- Verband der Führungskräfte Deutscher Bahnen e. V. (VGB)
- Verband der höheren Führungskräfte der deutschen Bahnen e. V. (VHB)
- Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e. V. (VBB)
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
- Verkehrsgewerkschaft GDBA



## Impressum

Herausgeber: Allianz pro Schiene e. V.  
Chausseestraße 84  
10115 Berlin

Inhalt: Alexander Heilmann

Redaktion: Alexander Heilmann  
Dirk Flege  
Frauke Lendowsky

Topcom Communication GmbH

Gestaltung: Topcom Communication GmbH

Fotos: Andreas Taubert/Bilderberg  
DB AG/Bedeschinski  
DB AG/Emersleben  
DB AG/Geisler  
DB AG/Jazbec  
DB AG/Kirsche  
DB AG/Klee  
DB AG/Lautenschläger  
DB AG/Mann  
DB AG/Preus  
DB AG/VWS  
DB AG/Warter  
DB AG/Weber  
Getty Images

Druck: Medialis Offsetdruck GmbH

Stand: Oktober 2002

Schutzgebühr 2,- Euro, Rabatt auf Anfrage



*Allianz pro Schiene*  
*Chausseestraße 84*  
*10115 Berlin*

*Tel.: (030) 27 59 45 59*  
*Fax: (030) 27 59 45 60*  
*info@allianz-pro-schiene.de*  
*www.allianz-pro-schiene.de*

*V.i.S.d.P.*  
*Dirk Flege, Geschäftsführer*