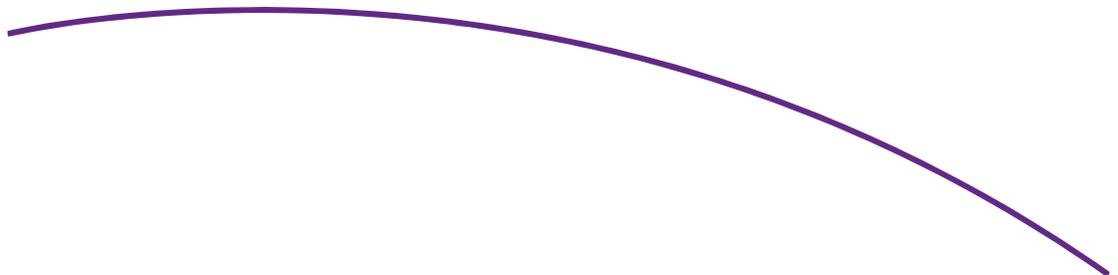


WEGE ZUR VERKEHRS- PERSPEKTIVE 2050

SIND 50 PROZENT UMWELTVERBUND ZUM JAHR
2050 ERREICHBAR?

Manfred Treber, Christoph Bals



Zusammenfassung

Das Papier diskutiert eine Umsetzung des 2011 von der EU-Kommission vorgelegten Verkehrsweißbuches der EU in Deutschland. Welche Rolle kann der Umweltverbund – insbesondere öffentlicher Verkehr, Fahrrad und innovative Mobilitätskonzepte – im Jahr 2050 spielen? Klimaschutz, knapper und teurer werdendes Erdöl, eine alternde Gesellschaft, eine Revitalisierung der Städte und das Prinzip der Daseinsfürsorge werden deutlich mehr Gewicht haben als heute. Germanwatch entwickelt dazu eine ‚Perspektive 2050‘ mit 50 Prozent Anteil des Umweltverbunds an der Verkehrsleistung. Die vorgeschlagene Investitionsstrategie könnte eine wichtige Rolle auf dem Weg zu einer europäischen Green Economy spielen. Für die zentralen Teile des Umweltverbunds – insbesondere für den Schienenverkehr – werden Wachstumspotenziale sowie Maßnahmen benannt, die im Sinne dieser ‚Perspektive 2050‘ anzugehen sind.

Nach der Diskussion der Ziele und Strategien der Umsetzung folgt der finanzielle Aspekt mit Blick auf Optionen, Gelder wirkungsvoller einzusetzen oder umzuwidmen, sowie auf Optionen, zusätzliche Mittel (zum Anreiz für private Investitionen bzw. für diese Investitionen direkt) zu erschließen.

Impressum

Autoren: Dr. Manfred Treber, Christoph Bals

Redaktion: Daniela Baum

Herausgeber:

Germanwatch e.V.

Büro Bonn

Dr. Werner-Schuster-Haus

Kaiserstr. 201

D-53113 Bonn

Telefon +49 (0)228 / 60 492-0, Fax -19

Büro Berlin

Schiffbauerdamm 15

D-10117 Berlin

Telefon +49 (0)30 / 28 88 356-0, Fax -1

Internet: www.germanwatch.org

E-mail: info@germanwatch.org

Oktober 2012

Bestellnr.: 12-3-03

ISBN 978-3-943704-02-0

Diese Publikation kann im Internet abgerufen werden unter:

www.germanwatch.org/de/5453

Förderhinweis:

Diese Publikation wurde ermöglicht Dank der Unterstützung durch die Mitarbeiter der Deutschen Telekom im Rahmen des Bonus-Malus-Systems.

Inhalt

1 Einführung.....	4
1.1 Inhaltlicher Ausgangspunkt: Eine sich wandelnde Welt – neue Handlungsorientierungen	5
1.2 Politischer Rahmen	5
1.3 Fragestellungen	7
2 Eisenbahn.....	8
2.1 Die Situation	8
2.2 Schienenpersonennahverkehr.....	8
2.3 Schienenpersonenfernverkehr.....	9
2.4 Das Potenzial und Handlungsmöglichkeiten	10
3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	11
4 Nichtmotorisierter Verkehr (Fahrrad- und Fußgängerverkehr, inkl. Pedelecs) 12	
5 Handlungsvorschläge.....	13
Exkurs: Eine Kategorisierung des Schienenverkehrs.....	17
E1 Schienengüterverkehr mit hohen Tonnagen	17
E2 Personennahverkehr bei hohem Aufkommen in Städten.....	17
E3 Personenfernverkehr auf langen Strecken mit hohem Aufkommen.....	17
E4 Personenverkehr in der Fläche.....	18
E5 Schienengüterverkehr (allgemein).....	18

1 Einführung

Viele der Szenarien für den Landverkehr in Deutschland gehen nicht von der dominierenden Rolle¹ des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ab². Selbst wenn sie als Teil eines gesamtgesellschaftlichen Szenarios für 2050 ambitionierte Klimaziele erreichen, sind sie mit dieser Autolastigkeit nicht weltweit verallgemeinerbar³.

Diesen Szenarien stellt Germanwatch als Gegenentwurf das ‚50/50-2050-Szenario‘ gegenüber, welches dem MIV eine deutlich verminderte Rolle zuschreibt. Bis zum Jahr 2050 weist es beim MIV eine Schrumpfung auf, beim Umweltverbund allerdings ein starkes Wachstum. Der Öffentliche Verkehr (ÖV) verdoppelt sich dabei bis 2050 gegenüber heute.

Angesichts der hier skizzierten Entwicklung stellt sich für manche Akteure die Grundsatzfrage, ob 50 Prozent im Jahr 2050 nicht noch zu wenig Umweltverbund ist. Für diese mag es überspitzt klingen, die hier für das Jahr 2050 skizzierte Verkehrswelt mit einem Marktanteil von 50 Prozent des Landverkehrs für den Umweltverbund ‚Perspektive‘ zu nennen.

Dieser Einwand ist ernst zu nehmen, da für eine langfristige Nachhaltigkeit 50 Prozent Marktanteil des ressourcenintensiven motorisierten Individualverkehrs zu viel sein können. Doch die Entwicklung hin zur ‚Perspektive 2050‘ endet ja nicht im Jahr 2050. Wenn der PKW bis dorthin noch nicht genügend Nachhaltigkeits-Fortschritte gemacht hat, sollte er weiter zurückgedrängt werden.

Von anderer Seite mag eingewandt werden, dass ein Wachstum des Umweltverbundes um zwei Prozent pro Jahr (wie in der hier skizzierten ‚Perspektive 2050‘) zu konservativ sei und deutlich mehr erreichbar wäre. Damit ist die Diskussion eröffnet, ob und mit welchen Maßnahmen ein solches Mehr erreichbar ist. Und ob dies mehr Rückhalt in der Bevölkerung findet als die moderate, hier skizzierte Vision.

Andere wiederum halten die hier vorgelegte Perspektive vielleicht für unrealistisch ambitioniert. Wir sehen die ‚Perspektive 2050‘ – aufbauend auf verschiedenen gesellschaftlichen Trends – durchaus als realistische Möglichkeit.

¹ Heute über 80 Prozent Anteil an der Land-Verkehrsleistung.

² Vgl. <http://germanwatch.org/de/2120>

³ Zum Untermauern dieser Aussage dienen etwa die Ergebnisse von Davis et al (2010), die beziffern, in welchem Ausmaß allein durch die bestehenden Fahrzeuge bis zum Ende deren Nutzungsdauer bereits zukünftige Emissionen festgelegt sind: Im Verkehrssektor sind es 115 Gigatonnen (Gt) CO₂, davon 74 Gt vom Straßenverkehr.

1.1 Inhaltlicher Ausgangspunkt: Eine sich wandelnde Welt – neue Handlungsorientierungen

Ausgangspunkt der Überlegungen zur ‚Perspektive 2050‘ sind folgende Aspekte einer sich rasant verändernden Welt sowie politische Handlungsorientierungen in der EU bzw. Deutschland:

- Die EU strebt als Reaktion auf den globalen Klimawandel eine 80-95-prozentige Reduktion des Treibhausgasausstoßes bis 2050 an.
- Die Epoche des preiswerten Rohöls kommt an ihr Ende („peak oil“).
- Die immer noch hohe Zahl der Verkehrstoten und Verletzten soll deutlich weiter sinken.
- In einer sich verstärkt polarisierenden Gesellschaft soll dem Prinzip der Daseinsfürsorge auch für die Menschen ohne Auto Rechnung getragen werden.
- Die alternde Gesellschaft legt zunehmend kürzere Verkehrswege nahe.
- Räumliche Verdichtung soll eine Revitalisierung der Städte begünstigen.
- Die Informationstechnologie bietet neue Möglichkeiten der Nachfragesteuerung, der Planung und Vernetzung von Verkehrsrouten sowie der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger.

1.2 Politischer Rahmen

Für den Verkehrsbereich analysiert das von der EU-Kommission im März 2011 vorgelegte *Weißbuch ‚Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem‘* die entsprechenden Handlungsnotwendigkeiten in der EU und schlägt folgende Zielsetzungen vor:

- Die Stadtlogistik soll bis 2030 emissionsfrei werden.
- Die Dichte und Häufigkeit des öffentlichen Verkehrs soll gesteigert und so die Nachfrage danach verstärkt werden.
- Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sollte als integraler Bestandteil in die Konzeption der städtischen Mobilität und Infrastruktur einfließen.
- Nachfragesteuerung und Flächennutzungsplanung soll das Verkehrsaufkommen verringern.
- Bis etwa 2050 sollte der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.
- Grundlage ist die Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschiennetzes bis 2050 und ein dichtes Schienennetz in allen Mitgliedstaaten.

Für Germanwatch ist die Umsetzung des EU-Weißbuchs in Deutschland die Vision des oben erwähnten 50/50-2050-Szenarios als Beitrag des Verkehrs zur anstehenden „Großen Transformation“⁴:

50 Prozent der landgebundenen Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland sollen im Jahr 2050 vom Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Fahrradverkehr sowie neue Mobilitätsangebote) getragen werden. Auch so lassen sich anspruchsvolle Klimaziele erreichen und wegen des geringeren Bedarfs an stofflichen Ressourcen ist außerdem eine Verallgemeinerbarkeit auf andere Staaten möglich.

Die nachstehende Argumentation soll das 50/50-2050-Szenario quantitativ plausibel machen.

Seit zehn Jahren ist in Deutschland eine Sättigung der landgebundenen Verkehrsnachfrage festzustellen. Gegenwärtig (Werte von 2008) beträgt die jährlich abgefahrene Verkehrsleistung zu Lande 1040 Mrd. Personenkilometer (Pkm). Der MIV hat mit 870 Mrd. Pkm gut 80 Prozent, der ÖV 170 Mrd. Pkm [darunter die ‚schwere‘ Schiene 80 Mrd. Pkm und der ‚andere ÖV‘ 90 Mrd. Pkm].



Die Karlsruher Zweisystem-Stadtbahn, die außerhalb der Stadt als Eisenbahn verkehrt, ist ein Fahrgastmagnet.

Von welcher Verkehrsleistung ist bei einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung mit vielleicht gut 70 Mio. Einwohnern im Jahr 2050 auszugehen? Eine zentrale Stellgröße dafür ist das dann nicht mehr vorhandene preiswerte Rohöl. Öl-Kluft und vermutlich auch Peak Oil werden schon lange Realität, billiges Öl Vergangenheit sein. Der Verkehr wird, vor allem als MIV, teurer. Der MIV wird (auch wegen des nicht mehr überall vorhandenen PKW, mit dem sich preiswert beliebig lange Strecken zurücklegen lassen) auf langen Strecken weniger nachgefragt und deshalb abnehmen. Angenommen wird hier, unterstützt von entsprechenden Entscheidungen der Raumordnung, eine reduzierte Nachfrage für den Landverkehr von insgesamt 800 Mrd. Pkm/Jahr – das wären immer noch über 10.000 km pro Person und Jahr. ‚50/50-2050‘ bedeutet dann jährlich 400 Mrd. Pkm im

⁴ Vgl. etwa <http://www.germanwatch.org/de/3980>

MIV und 400 Mrd. Pkm im Umweltverbund. Das ist, wie unten dargelegt, noch konservativ.

Unklar ist gegenwärtig noch, welche Techniken und welche Energieträger im MIV zum Einsatz kommen werden: Die Verbrennungsmaschine mit Agrotreibstoffen, mehr gasbetriebene Fahrzeuge, mehr Elektromobilität oder sogar Brennstoffzellenfahrzeuge? Zur Verfügbarkeit von Agrotreibstoffen ist zu bemerken, dass sie im Spannungsfeld zwischen Ernährungssicherung, aufgrund von Erosion und der Klimaänderung zurückgehenden Erträgen und der energetischen Nutzung stehen. Sie sollen primär dort eingesetzt werden, wo es kaum Alternativen zu ihnen gibt: im Flugverkehr und Straßengüterfernverkehr.

Der ÖV lässt sich – abgesehen von Fernbussen – recht gut elektrifizieren⁵ (also prinzipiell CO₂-frei machen). Im 50/50- 2050-Szenario würde er sich von 2010 bis 2050 verdoppeln. Das wären knapp zwei Prozent Wachstum im Jahr, was nicht sofort illusionär klingt, wenn gesellschaftlicher Konsens dazu besteht. Der andere Teil des Umweltverbunds würde kräftig expandieren.

Eine solche Verkehrswelt gibt es nicht nur in Köpfen, sondern sie ist heute bereits real zu finden. Beispielsweise hat Japan bereits heute – bei einem hohen Anteil der Schiene – einen Verkehrsträgeranteil des Öffentlichen Verkehrs von etwa 50 Prozent. In Wien hatte der Umweltverbund im Jahr 2011 sogar einen Anteil von 71 Prozent an den Verkehrswegen. Dies schlüsselt sich auf in 37 Prozent Öffentliche Verkehrsmittel, 28 Prozent FußgängerInnen und 6 Prozent FahrradfahrerInnen. Für den PKW bleiben so nur noch 29 Prozent übrig.

1.3 Fragestellungen

In einem nächsten Schritt bleibt zu untersuchen:

Welche Potenziale der Nachfragesteigerung für den Umweltverbund bis 2050 gibt es unter Berücksichtigung klimapolitischer Ziele, steigender Energiepreise, einer alternden Gesellschaft und informationstechnologischer Entwicklungen? Wie können sie erschlossen werden und welche Schritte sind bereits heute zu unternehmen, damit die Vision bis zum Jahr 2050 umgesetzt werden könnte?

Wie hoch sind die (Wachstums-)Potenziale verschiedener Verkehrsträger im Hinblick auf die Realisierung der 50/50-Perspektive für das Jahr 2050 – im Hinblick auf fehlende Infrastruktur und bei der Finanzierung für den notwendigen Ausbau?

Wo besteht bereits heute Handlungsbedarf, um die 50/50-Perspektive nicht zu verbauen oder zu sehr zu verteuern?

Dazu werden die verschiedenen zentralen Verkehrsträger gesondert betrachtet.

⁵ „Der Anteil der Elektromobilität liegt in Deutschland beim Eisenbahnpersonenverkehr bei 86 Prozent der Verkehrsleistung und im Eisenbahngüterverkehr bei 88 Prozent der Verkehrsleistung (Stand 2008).“ (Allianz pro Schiene, 2011: Die zukünftige Rolle des Schienenverkehrs in einer nachhaltigen Mobilität, S. 70)

2 Eisenbahn

2.1 Die Situation

Da die Schiene das „attraktive Rückgrat des Umweltverbundes“⁶ ist, wird hier tiefer auf sie eingegangen. Der Güterverkehr auf der Schiene wird im vorliegenden Papier nicht behandelt. Zu bemerken ist jedoch, dass auch der Schienengüterverkehr wegen seiner relativ niedrigen spezifischen CO₂-Emissionen und der Möglichkeit, mit Erneuerbaren Energien gespeist elektrisch zu fahren, in der Großen Transformation eine viel wichtigere Rolle als bisher einnimmt.

Gemäß des Wettbewerbsberichts 2012⁷ der Deutschen Bahn AG ist die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr in den letzten zehn Jahren um rund 20 Prozent gestiegen – die Verkehrsleistung im Nahverkehr hat seit 2002 um etwa 30 Prozent, im Fernverkehr jedoch nur um neun Prozent zugenommen.

Der Wettbewerbsbericht stellt jedoch auch dar (S.8), dass der Marktanteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) gemessen in Verkehrsleistung aufgrund einer Statistikumstellung deutlich geringer als bisher angegeben ist (nicht knapp 20 Prozent, sondern lediglich 15 Prozent). Dadurch erhält der Optimismus, bis 2050 einen Marktanteil des Umweltverbundes von 50 Prozent zu erreichen, einen Dämpfer, da dies einen noch schnelleren Ausbau des ÖV bedeutet.

Die „schwere Schiene“ (Schienenverkehr, der unter der EBO – Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung – verkehrt) wird in Deutschland unterschieden in den Schienenpersonennahverkehr⁸ (SPNV) und in den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

2.2 Schienenpersonennahverkehr

Der SPNV stellt in Deutschland nach der durch die große Bahnreform (1993) angestoßene Regionalisierung eine Erfolgsgeschichte dar – die oben genannten Werte zeigen, wie die Verkehrsleistung seit der Jahrtausendwende anstieg. In bezüglich des SPNV fortschrittlichen Ländern nahm sie bereits vorher stark zu (etwa in Rheinland-Pfalz, das bereits seit Mitte der 1990er Jahre innerhalb von fünf Jahren einen Nachfragezuwachs von 90 Prozent verzeichnete⁹).

Die erzielten Fortschritte beruhen einerseits auf der Umsetzung neuer Konzepte wie dem Integrierten Taktfahrplan, andererseits ermöglichten Effizienzgewinne durch Ausschreibungen die Umsetzung in ein überzeugendes Angebot, das selbst wiederum zu einer Effizienzsteigerung führte. Rheinland-Pfalz führt 2015 nach den großen Erfolgen des ersten

⁶ Einerseits wegen ihres hohen Anteils (ca. zwei Drittel) an der in Deutschland im ÖV erbrachten Verkehrsleistung, andererseits wegen der von der Schiene dargebrachten Angebotsqualität, die oft mindestens so hoch ist wie die des MIV.

⁷ Vgl. http://www.deutschebahn.com/file/2597932/data/wettbewerbsbericht_2012.pdf

⁸ Vgl. <http://www.germanwatch.org/rio/spnv96.rtf> zur Erläuterung der Struktur des SPNV in Deutschland.

⁹ Vgl. http://www.rio-10.de/rioprozess/bilanzpapiere/bilanzpapier_klima.pdf, S.15.

Integrierten Taktfahrplans kostenneutral eine weitere Angebotsoffensive ein, welche zu 20 Prozent mehr Zugkilometern führen soll.

Bundesweit sind diese Potenziale bei Weitem noch nicht ausgeschöpft, doch stellt sich die Frage, ob und wie unter den gegebenen Rahmenbedingungen (gemeint sind die Finanzausstattung der Regionalisierungsmittel sowie Eigentum und Bepreisung des Schienennetzes) noch weitere Qualitätssprünge möglich sind.

Gegenläufige Treiber sind die Revision der Regionalisierungsmittel in Zeiten von Sparzwängen wie auch der Rückzug des Fernverkehrs aus der Fläche, der durch Bereitstellung von SPNV-Leistungen aufgefangen werden muss.

2.3 Schienenpersonenfernverkehr

Die Entwicklung im SPFV ist bezüglich der Nachfrage nicht vergleichbar mit dem SPNV. Offensichtlich hat die Bahnreform hier nicht die erwünschten Wirkungen gezeigt.

Zu dieser Entwicklung trug sehr stark bei, dass sich die Deutsche Bahn AG mit der Abschaffung des InterRegio (IR) explizit in weiten Teilen der Fläche aus dem Schienenpersonenfernverkehr zurückgezogen hat. Die Länder wurden in die Pflicht genommen, mit Regionalisierungsmitteln, die an sich nicht für diesen Zweck vorgesehen waren, Ersatzverkehre zu bestellen, um nicht ganze Regionen vom schnellen Schienenpersonenverkehr abzuhängen. Der Bund als Aufgabenträger des SPFV wird seiner Verantwortung, die Republik adäquat mit SPFV zu versorgen, in keiner Weise gerecht. Die „Initiative Deutschland-Takt“ setzt sich für einen ausgeweiteten SPFV ein und tritt dieser Entwicklung entgegen.

Die Investitionsmittel des Bundes für die Schieneninfrastruktur sind zudem chronisch weit unterhalb des vorgesehenen Bedarfs. Sie liegen im OECD-Vergleich der Pro-Kopf-Werte am unteren Ende (vgl. „Allianz pro Schiene“ für 2010: etwa 50 € pro Kopf und Jahr in Deutschland gegenüber 300 € in der Schweiz; Spanien investiert derzeit jährlich etwa doppelt so viel in die Infrastruktur des Hochgeschwindigkeitsverkehrs wie Deutschland). Nicht nur der Sachverhalt, dass die Mittel knapp bemessen sind, gibt wenig Aussicht auf Besserung. Die Mittel werden im Übermaß für Prestigeprojekte (etwa „Stuttgart 21“) oder für die Umsetzung allgemeinpolitischer Ziele (VDE¹⁰ 8.1/8.2, Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt) verwandt, welche die Angebotsqualität des Schienenverkehrs kaum steigern. Auch hier rächt sich, dass es in Deutschland keine Strategie für den zukünftigen Schienenverkehr und die Netzentwicklung (wie etwa ‚Bahn 2000‘ in der Schweiz) gibt.

Schließlich ist festzuhalten, dass der SPFV oft in Trassenkonkurrenz zum Schienengüterverkehr, der in Zukunft voraussichtlich kräftig wachsen wird, steht. Daher wäre zu überlegen, ob es ausreicht, wenn auf den bestehenden Linien im SPFV kaum Mehrverkehr (Zug-Kilometer) geleistet wird, sondern das Fahrgastwachstum vornehmlich über Züge mit höherer Kapazität (etwa Doppelstock-Fahrzeuge) erbracht wird.

¹⁰ VDE: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit

2.4 Das Potenzial und Handlungsmöglichkeiten

Vorzustellen ist, dass die Nachfrage beim ÖV aktuell vor allem im schienengebundenen Verkehr steigt, da dieser Bereich attraktiver als der Bus ist.

Der Integrale Taktfahrplan (ITF) zählt dabei zu den erfolgreichen Ansätzen für attraktiven Schienenpersonennahverkehr. Im Takt kommen kurz vor jeder Stunde (oder jeder halben Stunde) die Züge zum ‚Knoten‘ eingefahren, so dass die Fahrgäste in die jeweils wenige Minuten später dort abfahrenden Züge umsteigen können. Wird das jeden Tag eingehalten, müssen die Fahrgäste keine Fahrpläne mehr lesen, sondern sich lediglich die Abfahrtsminuten merken sowie in welche Fahrtrichtung sie umzusteigen haben.

Die Einführung des ITF führte, wie oben bereits genannt, zu großen Nachfragesteigerungen. Mit dem „Deutschland-Takt“ (im Fernverkehr) könnte dieses Erfolgsmodell auf die ganze Bundesrepublik übertragen werden und mehr Fahrgäste in die Züge locken. Doppelt so viele Fahrgäste innerhalb von zehn Jahren erwartet die „Initiative Deutschland-Takt“ – dieses Ziel sei realistisch, wenn das Angebot im Schnellverkehr ausgeweitet und mit dem Nahverkehr verknüpft wird. Voraussetzung für diesen Erfolg ist für die Initiative ein dichtes, überregionales Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte mindestens im Stundentakt anbindet und wichtige Mittelstädte sowie auch touristische Regionen einbezieht.

Weiterhin sollten neue Haltepunkte angelegt werden, so dass die Züge näher zum Kunden kommen und nicht der Kunde umgekehrt weite Entfernungen zum Haltepunkt zurücklegen muss. Auch neue Schienenstrecken sind notwendig. Die Kapazitäten müssen – vor allem dort, wo heute bereits viel Verkehr unterwegs ist – notgedrungen ausgeweitet werden, wenn im Durchschnitt betrachtet mindestens doppelt so viele Fahrgäste die Bahn in Anspruch nehmen wollen. Ein Beispiel ist die seit vielen Jahren diskutierte Neubaustrecke Rhein-Neckar – Rhein-Main. Sie hat bereits heute nicht die Kapazitätsreserven, um besseren Nahverkehr anzubieten. Und gerade diese Strecke wird aufgrund ihrer Lage auch im Güterverkehr hohes Wachstum aufweisen!

Es geht also darum, den Status Quo zu verbessern, und da gibt es noch viel Potenzial: „Wir können mit den eingesetzten Mitteln nicht nur mehr, sondern ein Vielfaches dessen erzielen, was wir bisher erreicht haben.“ (Th. Naumann in Eisenbahn Kurier 6/2009: 34)

Doch vermutlich bedarf es – auch bei effizienterer Mittelverwendung – weiterer staatlicher Mittel, sei es für Investitionen, sei es, um private Investitionen attraktiver zu machen. Eine Große Transformation im Verkehr bedeutet weit mehr als eine Verdopplung des Marktanteils des Umweltverbundes bis zum Jahr 2050, also etwa zwei Prozent Wachstum pro Jahr. Dazu muss der Umweltverbund noch viel attraktiver werden, damit ein Großteil der Autofahrer davon zu überzeugen ist, mit der Abwendung vom Auto die eigene Lebensqualität zu steigern.

Dafür ist ein langer Atem nötig, denn: „Veränderungen im Verkehrsbereich müssen langfristig angelegt sein, aber unverzüglich begonnen werden. Daher sollte eine Gesamtverkehrsstrategie zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrssystems einen mittelfristigen (bis 2020) und einen langfristigen Zeithorizont (bis 2050) enthalten.“¹¹

¹¹ Vgl. Allianz pro Schiene (2011): Die zukünftige Rolle des Schienenverkehrs in einer nachhaltigen Mobilität. S. 64.

3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Die Zweisystem-Stadtbahn ist gleichzeitig „schwere Schiene“ (Eisenbahn) und „leichte Schiene“ (Straßenbahn), denn sie verkehrt auf dem Lande als Eisenbahn (unter EBO), und sobald sie in die Stadt eintritt, wandelt sie sich in eine Straßenbahn um (die nach Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn – BOStrab – zugelassen ist). Dieses Konstrukt, bekannt unter „Karlsruher Modell“, führte zu immensen Nachfragesteigerungen (teilweise eine Verachtfachung), da der Umsteigezwang entfällt und das Angebot durch hohe Qualität sehr attraktiv ist. Bedauerlicherweise fand dieses System, das allerdings mit hohen Fahrzeugkosten verbunden ist, trotz des großen Erfolgs in Deutschland nicht viele Nachahmer. Dabei ermöglicht es eine gute Erschließung der Fläche – kleinere Gemeinden, die in anderen Regionen höchstens vom Schulbus oder Anrufsammeltaxi angesteuert werden, sind so ans Schienennetz angebunden. In der ‚Perspektive 2050‘ soll es zahlreiche solcher Verkehrsangebote geben. Für die Zweisystem-Stadtbahn spricht außerdem, dass sie für Autofahrer attraktiv ist. Fahrgastumfragen ergaben, dass jeder zweite Fahrgast in der Stadtbahn einen PKW zur Verfügung hat, allerdings die Stadtbahn wählte.

Die ‚Perspektive 2050‘ soll deutlich mehr Schienenverkehr aufweisen als es heute der Fall ist. Ein schienengebundenes öffentliches Verkehrsmittel hat eine höhere Nachfrage als ein Bus. Dementsprechend sollen weitere neue Straßenbahnsysteme errichtet werden, Frankreich z. B. hat beinahe zwei Dutzend neue Tramsysteme seit Ende der 1980 eingerichtet; mittlerweile gibt es dort sogar in Städten von 50.000 Einwohnern (bspw. in Aubagne) eine Tram. Warum soll nicht auch bei uns in Deutschland eine Stadt ihren Bürgern im Öffentlichen Verkehr Qualität mit unverwechselbarer Charakteristik und besonderer Attraktivität sowie hoher Ästhetisierung anbieten, der vielleicht teurer ist als die preiswerteste Lösung, wenn die Bürger für sich selbst privat große Geldsummen für ihr Statussymbol PKW ausgeben?

Einige Städte (etwa Lindau) gingen bereits einen Teil dieses Weges, indem sie neue Stadtbussysteme einführten, die eine hohe Haltestellendichte, einen gut verständlichen Fahrplan mit Vertaktung und eine klare Linienführung aufweisen. Dies führte zu großer Nachfragesteigerung.

Für die Erschließung der Fläche kommen neben dem SPNV angepasste Angebote vom Bus bis zum Anruftaxi zum Zuge. Auch der ökologisch überzeugende und kostengünstige Fernbus nimmt in der Umsetzung der ‚Perspektive 2050‘ eine Rolle ein.

4 Nichtmotorisierter Verkehr (Fahrrad- und Fußgängerverkehr, inkl. Pedelecs)

Große, noch weitgehend ungehobene Potenziale liegen beim nichtmotorisierten Verkehr und hier besonders beim Fahrradverkehr vor.

Im Entwurf des neuen Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) wird bereits bis zum Jahr 2020 eine Steigerung des Fahrradanteils am Modal Split (Verkehrsträger-Mix) um die Hälfte auf dann 15 Prozent anvisiert.

Bisher vernachlässigt die Politik das Fahrrad unter vielen Aspekten. So gibt es zwar für PKW eine Stellplatz-Verordnung, aber Entsprechendes fehlt bei Fahrrädern – als ob diese nicht abgestellt werden müssten. Dabei sind für Fahrräder diebstahlsichere und vandalismugeschützte Abstellanlagen ebenso wichtig wie für PKW. Auch sonst fehlt oft ausreichend Platz für das Abstellen von Fahrrädern.

Im eigentlichen Verkehrsgeschehen fühlen sich Fahrradnutzer bei niedrigen Geschwindigkeiten weniger gefährdet und sicherer. Die Einführung von Tempo 30 in Gemeinden als Regel wäre eine zentrale Maßnahme der Förderung des Radverkehrs.

Auch wenn Pedelecs (Fahrräder mit elektrischem Antrieb) offensichtlich motorisiert sind, werden sie in diesem Kapitel angesprochen, da ihre Charakteristika dem Fahrrad ähneln. Ihr Einsatz erweitert den Wirkungsbereich des „leichten Zweirades“ unter zweierlei Aspekten: Zum einen können damit auch weniger sportliche Menschen, besonders bei anspruchsvollen Geländesteigungen, fahren. Zum anderen können in einer älter werdenden Gesellschaft Menschen den eingeübten Umgang mit dem Fahrrad trotz Rückgang der körperlichen Leistungsfähigkeit fortsetzen.

Schließlich seien an dieser Stelle noch kurz zwei weitere (immer noch eher unkonventionelle) Praktiken genannt, die allerdings bereits seit längerem existieren. Mitfahrzentralen haben für viele Menschen mit wenig Geld die Mobilität verbessert und durch Car Sharing wird der Zugriff auf einen PKW ermöglicht, ohne einen zu besitzen (was zu deutlich geringerer PKW-Nachfrage führt). Insofern kann ein akzeptabel ausgebauter Öffentlicher Verkehr auch jenseits von Großstädten das Ziel haben, in Haushalten zumindest auf einen Zweitwagen verzichten zu können.

Tiefer kann an dieser Stelle auf neue Verkehrsdienstleistungsangebote nicht eingegangen werden, genauso wenig auf Vorschläge für Fahrrad-, neue Mobilitätskonzepte und Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem MIV.

5 Handlungsvorschläge

Es fehlt eine Strategie (entsprechend ‚Bahn 2000‘ und der Folgeplanung in der Schweiz) für die Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland. Dies hat Konsequenzen:

- Die Investitionsmittel des Bundes für die Schieneninfrastruktur sind chronisch weit unterhalb des vorgesehenen Bedarfs. Sie liegen im OECD-Vergleich der Pro-Kopf-Werte am unteren Ende (vgl. ‚Allianz pro Schiene‘ für 2010: etwa 50 € pro Kopf und Jahr in Deutschland gegenüber 300 € in der Schweiz).
- Gelder werden im Übermaß für Prestigeprojekte (etwa ‚Stuttgart 21‘) ausgegeben.
- Es werden Milliardensummen in Neubauprojekte gesteckt, die allgemeinerpolitischen Zielen dienen (z.B. Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit), welche die Angebotsqualität des Schienenverkehrs kaum steigern. Solche Projekte absorbieren für viele Jahre den größten Teil der für den Ausbau des Schienennetzes vorhandenen Investitionsmittel und generieren nur marginale verkehrliche Vorteile.
- Es werden zu wenig neue Haltepunkte angelegt: Züge sollten zum Kunden und nicht Kunden zum Zug kommen.
- Liegt so ein Langfristziel vor, wird klar, wo neue Schienenstrecken notwendig sind und wo die Kapazität ausgeweitet werden soll.
 - Beispiel: Die Neubaustrecke Rhein-Neckar – Rhein-Main hat bereits heute nicht die Kapazitätsreserven, um besseren Nahverkehr anzubieten. Und gerade diese Strecke wird auch im Güterverkehr hohes Wachstum aufweisen!

Bund und Länder sollten unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft ein ‚Zielnetz 2050‘ (und möglicherweise sogar einen ‚Zielfahrplan 2050‘) entwickeln. Dabei müssen die Konsequenzen eines markanten Ausbaus des emissionsarmen Schienengüterverkehrs berücksichtigt werden.

Basierend auf Fakten zu Investitionsnotwendigkeiten werden nachfolgend erste Handlungsvorschläge in Bezug auf die Finanzierung dargestellt. Dabei ist zu unterscheiden nach Punkten, die keine Zusatzfinanzierung notwendig machen (Sparsamkeitsprinzip) sowie Vorschlägen, wie Zusatzkosten finanziert werden können:

- Daehre-Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung: Allein für Erhalt, Betrieb und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur wurde eine Deckungslücke von sieben Milliarden Euro festgestellt, so dass sich die Verkehrsminister der Länder für zusätzliche Finanzierungsinstrumente einsetzen.

- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Den Weg für eine ausreichende Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur freimachen und ab 2014 jährlich 1,9 Mrd. Euro bewilligen (VDV, 1.10.12¹²).
- Allianz pro Schiene: „Die Summe von fünf Milliarden Euro jährlich für Schieneninvestitionen ist bei den Akteuren in der Schienenbranche breit konsentiert“ (ApS, 2011, 65¹³).
- Weitere Regulierung bzw. neue Rahmensetzung für Schieneninfrastruktur ist notwendig.
- Gelder sind so einzusetzen, dass sie im Sinne einer Langfriststrategie 2050 den größtmöglichen Nutzen erzielen („Vom Ziel her denken“). „Wir können mit den eingesetzten Mitteln nicht nur mehr, sondern ein Vielfaches dessen erzielen, was wir bisher erreicht haben.“¹⁴)
- Fehlinvestitionen gilt es abzubauen und Mittel in klimaverträgliche Verkehrsträger umzuwidmen.
- Verkehrliche Maßnahmen sollten grundsätzlich nach dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ – also gemäß Nutzerfinanzierung – erfolgen (für den Stadtverkehr etwa die City-Maut als Finanzierungsoption prüfen). Nur wenn das nicht ausreicht sind andere Optionen zu prüfen.
- Optionen prüfen, wie durch geeignete Rahmensetzung und den Einsatz begrenzter öffentlicher Mittel ein Gutteil der Investitionen privat getätigt werden kann.
- Zumindest in der Anfangsphase, in der viele externe Kosten noch nicht internalisiert sind, könnten auch Betriebskostenzuschüsse notwendig sein.



Fehlende Überdachung einer Stadtbahnhaltestelle: Zerfall unter Nutzung.

¹² Vgl. http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen_entry.html?nd_ref=7803

¹³ Vgl. Dirk Flege, Andreas Geißler: Die zukünftige Rolle des Schienenverkehrs in einer nachhaltigen Mobilität. http://www.boeckler.de/pdf_fof/S-2010-403-1-1.pdf
Potenziale, Risiken und Handlungsoptionen

¹⁴ Thomas Naumann in Eisenbahn Kurier, 6/2009: 34

Drei Thesen für eine ‚Perspektive 2050‘

Im Folgenden werden mit dem langfristigen Schienenkonzept, der Entwicklung des städtischen Personenverkehrs und der Finanzausstattung des Umweltverbundes drei für die ‚Perspektive 2050‘ zentrale Bereiche erläutert und Thesen formuliert.

Für den Schienenverkehr als dem „attraktiven Rückgrat des Umweltverbundes“ ist – ganz im Gegensatz etwa zur Schweiz – für Deutschland bedauerlicherweise festzustellen, dass ein langfristiges Konzept (vergleichbar mit ‚Bahn 2000‘ und der Folgeplanung in der Schweiz) fehlt. Zwar fließen Milliardensummen in Neubauprojekte, doch dies erfolgt planlos nach einem politischen Aushandeln zwischen Bund und den Ländern, bei dem verkehrliche Aspekte nur eine Nebenrolle spielen (Beispiel die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt, welche für viele Jahre den größten Teil der Investitionsmittel in den Ausbau des Schienennetzes absorbiert und dabei nach der Inbetriebnahme nur marginale verkehrliche Vorteile nach sich zieht).

These 1

Für die ‚Perspektive 2050‘ ist es notwendig, dass der Bund und die Länder unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft ein ‚Zielnetz 2050‘ (und möglicherweise sogar Eckpunkte für einen ‚Zielfahrplan 2050‘) entwickeln, damit abgeschätzt werden kann, wo überall Investitionen anstehen, wann diese erfolgen und welcher Finanzbedarf damit verbunden ist. Dabei müssen die Herausforderungen, die sich durch das Ziel eines markanten Ausbaus des emissionsarmen Schienengüterverkehrs ergeben, unbedingt berücksichtigt werden.

These 2

Es steht eine Investitionsoffensive für den städtischen Personenverkehr (dazu zählen Stadt- und Straßenbahn, nur bedingt (weil teuer) U-Bahn, elektrische Oberleitungsbusse, Stadtbussysteme, Fahrrad- und Gehweginfrastruktur) an, um den Umweltverbund so attraktiv zu machen, dass viele MIV-Nutzer ihn als erste Wahl sehen.

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist bereits seit langem unterfinanziert, so dass die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Projekte (an dieser Stelle soll nicht deren Sinnhaftigkeit im Einzelfall diskutiert werden) bei Weitem nicht im dafür vorgesehenen Zeitrahmen umgesetzt werden können.

Möglicherweise ist auch eine weitere Regulierung oder gar Reform der Eigentumsverhältnisse der Schieneninfrastruktur nötig, damit weitere Zugleistungen nicht zu teuer werden. Beim SPNV sollte geprüft werden, welches Preissystem einer Grenzkostenbepreisung der Trassen, welche von der EU unterstützt wird, nahe kommt. Das gegenwärtige Trassenpreissystem in Deutschland ist im Groben an Durchschnittskosten orientiert, wodurch zusätzliche Zugbestellungen teuer werden, obwohl kaum weitere Infrastrukturkosten entstehen. Wäre es nicht möglich, eine Art „BahnCard Infrastruktur“ für die Auf-

gabenträger (meist Verbände, die die Züge bestellen) zu entwickeln, mit der sie einen Pauschalpreis für die Nutzung des regionalen Schienennetzes an die „DB Netz“ zahlen? So könnten bei Bestellungen von Zugleistungen – zumindest bei zusätzlichen – Trassen nur nach Grenzkosten bepreist werden.

Auf jeden Fall sollte im bestehenden Haushalt geprüft werden, inwiefern Fehlinvestitionen¹⁵ abgebaut und Mittel, die bisher weniger klimaverträgliche Verkehrsträger unterstützen (z. B. durch den Aus- und Neubau von Straßen und Flughäfen), umgelenkt werden können. Auch könnte überdacht werden, ob das Sondervermögen „Energie- und Klimafonds“ (EKF) zur Finanzierung des Schienennetzausbaus herangezogen werden kann.

Daseinsvorsorge, somit auch die Zukunftsvorsorge, zählen zu den klassischen Aufgaben des Staates. Dieser hat in den ersten Jahrzehnten seines Bestehens die Straßeninfrastruktur mit Steuermitteln aufgebaut. Doch mittlerweile ist der (finanzielle) Spielraum der Regierung sehr eingeschränkt, zu vergleichbar großen Investitionen kommt sie ohne eine Abkehr von der gegenwärtigen Investitionsstrategie oder ohne beträchtliche zusätzliche Mittel nicht mehr, da in den letzten vom Neoliberalismus geprägten Jahrzehnten eine Umverteilung stattfand: In den letzten 20 Jahren hat sich das Vermögen der Privaten verdoppelt, der Staat hingegen wurde ärmer¹⁶.

Schließlich ist die derzeitige Lage in der EU (Disparität zwischen industriell erfolgreichem Kern und der Peripherie, vor allem im Süden) bei dieser Entscheidung zu berücksichtigen.

These 3

Investitionen in das System Schiene (z. B. Schieneninfrastruktur, Leittechnik, Fahrzeuge) können eine wichtige Rolle in einer europäischen Green-Growth-Strategie spielen. Sie gewährleisten nicht nur in der Bauphase Arbeitsplätze, sondern auch danach eine bessere Anbindung. Dafür müssen erhebliche öffentliche Finanzmittel umgeschichtet und möglicherweise neue (etwa eine Straßenmaut für PKW) – auch zur Hebelung von privaten Mitteln – eingesetzt werden.

Zu diskutieren wäre darüber hinaus noch, inwiefern sogar eine erhöhte finanzielle Ausstattung des Bundes bzw. allgemeiner des Staates notwendig ist, um die ‚Perspektive 2050‘ im Verkehrsbereich umsetzen zu können.

Es ist nicht mehr möglich, Jahrzehnte zu warten, um lediglich wenige Fortschritte zu erreichen.

¹⁵ Darunter fallen etwa die Projekte „Stuttgart 21“ oder die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (Projekt VDE 8.1/8.2), welche nur geringen verkehrlichen Nutzen haben, im unterfinanzierten Haushalt jedoch immense Investitionen binden und daher notwendige Projekte blockieren.

¹⁶ So der Entwurf des vierten Armuts- und Reichtumsberichtes der Bundesregierung.

Exkurs: Eine Kategorisierung des Schienenverkehrs

Grundsätzlich betrachtet können – vereinfacht gesehen – fünf große Einsatzfelder von Schienenverkehr identifiziert werden.

Dabei sind die Kategorien E1 und E2 in der gebotenen Qualität kaum durch andere Verkehrsträger zu ersetzen, Kategorie E3 hat hohe Qualität, ist allerdings kapitalintensiv und daher notwendigerweise auf relativ wohlhabende Staaten beschränkt. Kategorie E4 gibt es in Staaten, in denen die Motorisierung mit der Eisenbahn begann, weshalb die Infrastruktur (zumindest was die Trassen angeht) bereits (und noch) vorliegt. Kategorie E5 ist auf langen Strecken wirtschaftlich gegenüber dem Wettbewerber auf der Straße, gerät aber ansonsten stark unter Wettbewerbsdruck, solange die externen Kosten (etwa Klimafolgen, Unfall- und Gesundheitskosten) nur rudimentär internalisiert sind.

E1 Schienengüterverkehr mit hohen Tonnagen

Für hohe Tonnagen fester Stoffe – etwa ausgehend von Erzgruben oder Tagebauen – kommt an sich nur der Schienenverkehr in Frage, sofern kein direkter Hafenzugang vorhanden ist. Um diese Lagerstätten erschließen zu können, werden die Schienenstränge häufig nur aus diesem Grund errichtet.

E2 Personennahverkehr bei hohem Aufkommen in Städten

Um die Transportbedürfnisse von Megastädten und anderen Großstädten für den Personenverkehr zu befriedigen, kommen an sich nur Schienenverkehrsmittel in Betracht, um die gewünschte Qualität (Geschwindigkeit, Verlässlichkeit) bei großen Menschenströmen zu erreichen. Sind diese nicht ausgebaut, beeinträchtigt dies das Entwicklungspotenzial des betroffenen Ballungsraumes.

E3 Personenfernverkehr auf langen Strecken mit hohem Aufkommen

Auf für den Landverkehr langen Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen ist der Schienenpersonenfernverkehr das Verkehrsmittel der ersten Wahl. Besondere Attraktivität besitzen Hochgeschwindigkeitszüge, d. h. Züge mit Geschwindigkeiten über 200 km/h. Dabei gilt die Faustformel, dass der Fahrgast sich für die Reise mit dem Zug entscheidet, solange sie kürzer als dreieinhalb bis vier Stunden ist – bei längeren Zeiten zieht er das Flugzeug vor. Insofern können Hochgeschwindigkeitszüge auf Strecken bis 1200 km konkurrenzfähig sein.

Doch die Infrastruktur für Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene ist kapital- und kostenintensiv, so dass solche Systeme lediglich in relativ wohlhabenden Staaten entstehen.

E4 Personenverkehr in der Fläche

Zur verkehrlichen Erschließung vieler Industrieländer wurde zu Beginn der Industrialisierung ein (oft engmaschiges) Schienennetz errichtet. In den meisten Ländern ist es durch den Siegeszug des PKW (und wegen des auf der Straße verkehrenden, kostengünstigeren Busses, der keine separate Infrastruktur benötigt) geschrumpft.

Da der Schienenpersonen(nah)verkehr jedoch eine höhere Beförderungsqualität (und daher eine höhere Nachfrage – „Schienebonus“) aufweist, entscheiden sich viele Industrieländer dafür, dieses System trotz der gegenüber dem Bus höheren Kosten weiter zu entwickeln, um gegenüber dem PKW eine attraktive Alternative – Stichwort: „Integraler Taktfahrplan“ – anbieten zu können.

E5 Schienengüterverkehr (allgemein)

Schienengüterverkehr (in den USA hat dieser einen Marktanteil von etwa 50 Prozent, in Europa sind es lediglich 15 Prozent) ist auf langen Strecken gegenüber dem Wettbewerber auf der Straße wirtschaftlich, gerät aber ansonsten stark unter Wettbewerbsdruck, solange die externen Kosten nur rudimentär internalisiert sind.

Systemisch bedingt hat der Schienengüterverkehr den Vorteil, derzeit nur ein Viertel der CO₂-Emissionen des Straßengüterverkehrs auszustoßen. Zudem kann er elektrisch betrieben werden – Treibhausgasneutralität ist also möglich – und ist demnach nicht wie der Wettbewerber auf der Straße von flüssigen Energieträgern abhängig.

**Sie fanden diese Publikation interessant und hilfreich?
Dann freuen wir uns über Ihre Unterstützung!**

Wir stellen unsere Veröffentlichungen zum Selbstkostenpreis zur Verfügung, zum Teil auch unentgeltlich. Für unsere weitere Arbeit sind wir jedoch auf Spenden und Mitgliedsbeiträge angewiesen.

Spendenkonto: 32 123 00, Bank für Sozialwirtschaft AG, BLZ 10020500

Spenden per SMS: Stichwort „Weitblick“ an 8 11 90 senden und 5 Euro spenden.

Informationen zur Mitgliedschaft finden Sie auf der Rückseite dieses Hefts. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Germanwatch

"Hinsehen, Analysieren, Einmischen" – unter diesem Motto engagiert sich Germanwatch für globale Gerechtigkeit sowie den Erhalt der Lebensgrundlagen und konzentriert sich dabei auf die Politik und Wirtschaft des Nordens mit ihren weltweiten Auswirkungen. Die Lage der besonders benachteiligten Menschen im Süden bildet den Ausgangspunkt des Einsatzes von Germanwatch für eine nachhaltige Entwicklung.

Unseren Zielen wollen wir näher kommen, indem wir uns für die Vermeidung eines gefährlichen Klimawandels, faire Handelsbeziehungen, einen verantwortlich agierenden Finanzmarkt und die Einhaltung der Menschenrechte stark machen. Germanwatch finanziert sich aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden und Zuschüssen der Stiftung Zukunftsfähigkeit sowie aus Projektmitteln öffentlicher und privater Zuschussgeber.

Möchten Sie die Arbeit von Germanwatch unterstützen? Wir sind hierfür auf Spenden und Beiträge von Mitgliedern und Förderern angewiesen. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.germanwatch.org oder bei einem unserer beiden Büros:

Germanwatch Büro Bonn
Dr. Werner-Schuster-Haus
Kaiserstr. 201, D-53113 Bonn
Telefon +49 (0)228 / 60492-0, Fax -19

Germanwatch Büro Berlin
Schiffbauerdamm 15, D-10117 Berlin
Telefon +49 (0)30 / 2888 356-0, Fax -1

E-Mail: info@germanwatch.org
Internet: www.germanwatch.org

Bankverbindung / Spendenkonto:
Konto Nr. 32 123 00, BLZ 100 205 00,
Bank für Sozialwirtschaft AG
Spenden per SMS:
Stichwort "Weitblick" an 8 11 90 senden und 5 Euro spenden.



Per Fax an:

+49 (0)30 / 2888 356-1

Oder per Post:

Germanwatch e.V.
Büro Berlin
Schiffbauerdamm 15
D-10117 Berlin

Ja, ich unterstütze die Arbeit von Germanwatch

Ich werde Fördermitglied zum Monatsbeitrag von €..... (ab 5 €)
Zahlungsweise: jährlich vierteljährlich monatlich

Ich unterstütze die Arbeit von Germanwatch durch eine Spende von
€..... jährlich €..... vierteljährlich €..... monatlich €..... einmalig

Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Bitte buchen Sie die obige Summe von meinem Konto ab:

Geldinstitut

BLZ

Kontonummer

Unterschrift