



materialien*

VERÖFFENTLICHUNG DER SPD-BUNDESTAGSFRAKTION

WWW.SPDFRAKTION.DE

* Mehr Verkehr auf die Schiene – die Politik ist am Zug.

Ein Impulspapier für einen „Schienenpakt 2030“

der Arbeitsgruppen Verkehr und digitale Infrastruktur, Wirtschaft und Energie sowie Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit der SPD-Bundestagsfraktion

Politik im Dialog

Die Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitikerinnen und -politiker der SPD-Bundestagsfraktion schlagen mit diesem Impulspapier einen „Schienenpakt 2030“ zur Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland vor.

Im Folgenden werden 19 Maßnahmen zur Diskussion gestellt, die Teil eines „Schienenpakts 2030“ zwischen Politik und Wirtschaft sein könnten. In einem breiten Dialog mit Fachexpertinnen und -experten, Vertreterinnen und Vertretern von Interessensverbänden sowie Bürgerinnen und Bürgern sollen die Maßnahmen herausgearbeitet werden, die die größte Wirkung entfalten würden, um das Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ zu erreichen. Der Auftakt des Dialogs erfolgt am 09. November 2016 auf der Konferenz „Schienengipfel 2016 – Die Politik ist am Zug“.

Nach der Auswertung der Rückmeldungen wird die SPD-Bundestagsfraktion darüber entscheiden, welche Maßnahmen sie in welcher Form zur Umsetzung vorschlagen wird.

I. Mit mehr Verkehr auf der Schiene die Verkehrswende schaffen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 22.04.2016 in Paris das internationale Klimaschutzabkommen der Vereinten Nationen unterschrieben. Das gemeinsame Ziel der Staatengemeinschaft ist es, die Klimaerwärmung auf ein vertretbares Maß zu begrenzen. Die dafür mit deutscher Unterstützung vereinbarten Klimaschutzziele sind ohne eine ambitionierte Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor nicht zu erreichen.

Deutschland hat sich international dazu verpflichtet, dass die Mobilität in Deutschland bis 2050 CO₂-frei stattfindet. Nach dem Vorbild des Atomausstiegs und der Diskussion über einen schrittweisen Verzicht auf die Kohle im Energiesektor brauchen wir einen Konsens über eine Verkehrswende, d.h. darüber wie wir zukünftig unsere Mobilität bezahlbar und klimaneutral organisieren wollen.

Wir haben als Politikinnen und Politiker die Aufgabe, zusammen mit den Vertretern des Mobilitätssektors, der Gewerkschaften, Fahrgast- und Verbraucherorganisationen, der Wissenschaft sowie den Industrie- und Umweltverbänden einen verlässlichen Zeitplan zu erarbeiten, mit welchen Schritten Deutschland bis 2050 die Dekarbonisierung des Verkehrsbereichs erreichen kann. Die SPD-Bundestagsfraktion schlägt dazu die Gründung eines „Bündnisses für Mobilität“ vor.

Im ersten Schritt braucht es einen gesellschaftlichen Grundkonsens darüber, dass wir Verkehre auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger verlagern müssen. Mobilität muss dabei für alle bezahlbar bleiben. Die Verkehrswende darf bei den Bürgerinnen und Bürgern nicht zu unbezahlbaren Kosten für die Mobilität führen. Dabei setzen wir auf die Bahn sowie auf den Umweltverbund aus dem ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr. Gleichzeitig streben wir einen Umstieg von konventionellen auf alternative Antriebe beim Binnenschiff und im Straßenverkehr an.

Die Schiene muss wachsen. Das prognostizierte Wachstum des Güterverkehrs bis 2030 wird nicht ohne Auswirkungen auf die Umwelt bleiben. Daher kommt dem Schienengüterverkehr großes Potenzial beim Klimaschutz zu. Ohne eine starke Schiene werden wir das Ziel „weg vom Öl“ bis 2050 nicht erreichen. Guter Service bei attraktiven Preisen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen dabei das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Die Verkehrswende in Deutschland sollte Vorbild für andere Länder werden. Der deutschen Bahnindustrie und der Forschung im eigenen Land kommt dabei eine strategische Rolle zu, um die Verkehrswende voranzutreiben.

II. Mit politischer Unterstützung die Schiene stärken.

Mehr Verkehr auf der Schiene wird es nur geben, wenn wir für eine Schieneninfrastruktur mit ausreichender Kapazität und hoher Qualität sorgen, sowie für faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb innerhalb des Schienensektors wie auch unter den Verkehrsträgern. Hier ist der Bund in der Pflicht, dafür zu sorgen, dass im Zusammenspiel von Infrastrukturunternehmen sowie bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein hochwertiges Verkehrsangebot sowohl für Fahrgäste als auch für Verladere zur Verfügung steht.

Der Bund ist der hundertprozentige Eigentümer des Schienennetzes. Das Grundgesetz verpflichtet den Bund, das Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu erhalten und

auszubauen. Gleichzeitig hat er die Aufgabe, eine optimale Nutzung des Netzes im Personenfern- und Güterverkehr sicherzustellen. Dabei muss der Bund diese Aufgabe nicht selbst wahrnehmen.

Im Zuge der Bahnreform von 1994 ist entschieden worden, dass die Eisenbahnen des Bundes in privatrechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen überführt werden und privaten Wettbewerbern Zugang zum Schienennetz ermöglicht wird. Gleichzeitig wurde den Bundesländern die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr übertragen.

Wir halten an der unternehmerischen Selbstständigkeit der Deutschen Bahn AG und ihrer Betriebssparten fest. Dabei steht für uns bei der Bewirtschaftung des Schienennetzes jedoch nicht die Gewinnmaximierung im Vordergrund. Daher haben wir dafür gesorgt, dass die Einnahmen aus der Bahndividende wieder in die Schieneninfrastruktur zurückfließen.

Als Eigentümer des Netzes muss der Bund volkswirtschaftlich sinnvolle Vorgaben beim Ausbau der Kapazität sowie der Qualität des Netzes machen und sicherstellen, dass sich die Bewirtschaftung des Netzes an dem Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ ausrichtet. Daher haben wir bei den Verhandlungen für eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) erreicht, dass bis 2019 die Rekordsumme von rund 28 Mrd. Euro in die bestehende Schieneninfrastruktur investiert wird. Außerdem haben wir die staatlichen Zuschüsse für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur erhöht. Mit der Steigerung der Regionalisierungsmittel des Bundes auf 8,2 Mrd. Euro haben wir den Grundstein für ein weiteres Wachstum des Schienenpersonennahverkehrs gelegt.

Wir müssen durch eine effiziente Regulierung und ein intelligentes Steuer- und Abgabesystem faire Wettbewerbsbedingungen für den Verkehrsträger Schiene schaffen. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass alle Verkehrsträger sinnvoll eingesetzt werden und bis 2050 ein hochwertiges, für alle nutzbares klimaneutrales und sozialverträgliches Verkehrssystem erreicht wird.

III. Mit einem „Schienenpakt 2030“ von Politik und Wirtschaft mehr Verkehr auf die Schiene bekommen.

Mit dem Konzept „Mehr Verkehr auf die Schiene - Eine neue Netzstrategie für die Eisenbahn“ hat die SPD-Bundestagsfraktion bereits im Februar 2013 ein umfassendes Konzept für einen besseren Schienenverkehr in Deutschland vorgelegt. Zentrale Forderungen und Maßnahmen sind von der SPD im Koalitionsvertrag verankert worden. Mit der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II), dem Eisenbahnregulierungsgesetz und dem Schienenausbaugesetz 2030 hat die SPD-Bundestagsfraktion seit 2014 bereits wichtige Maßnahmen umgesetzt, um die Schiene zu stärken. Mit der Umrüstung lauter Güterwagens und der Übernahme zusätzlicher Kosten für mehr Lärmschutz beim Ausbau der Rheintalbahn und dem Signal aus dem Bundestag, ähnliche Wege auch bei anderen Schienenausbauprojekten wie bei der Strecke Bremen/Hamburg-Hannover (Alpha-E) oder der Zufahrtsstrecke zur Festen Fehmarnbelt-Querung und weitere TEN-Korridore zu gehen, sind wir wichtige Schritte gegangen, um die Akzeptanz der Schiene zu erhöhen.

Trotzdem steht die Schiene in einem harten Konkurrenzettbewerb mit der Straße und dem Luftverkehr. Um das Ziel, mehr Verkehr auf der Schiene zu erreichen, müssen der Bund, die Länder und auch die Wirtschaft sich stärker engagieren.

Wir schlagen einen „Schienenpakt 2030“ von Politik und Wirtschaft vor, mit dem die Attraktivität des Schienenverkehrs in Deutschland weiter erhöht wird. Die Auswahl der Maßnahmen der Politik muss unter dem finanziellen Vorbehalt der weiteren Entwicklung der Einnahmen des Bundes aus Steuern und Abgaben stehen.

Wir sind bereit, uns als Politik zusätzlich zu engagieren, um den Schienenverkehr in Deutschland zu stärken. Wir wissen, dass das Geschäft im Schienensektor schwierig ist. Wir erwarten jedoch im Gegenzug von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, von den Betreibern von Schieneninfrastruktur und von der Bahnindustrie, dass sie innovativer werden. Die Abläufe und Prozesse im Schienenverkehr müssen besser und effizienter organisiert werden. Dazu muss das vorhandene Wissen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besser genutzt und die Digitalisierung als Chance verstanden werden.

Die älter werdende Gesellschaft stellt die Unternehmen im Schienensektor vor besondere Herausforderungen bei der Suche nach qualifizierten Beschäftigten. Bei der Deutschen Bahn AG werden allein in den kommenden Jahren bis zu 40% der Beschäftigten in den Ruhestand gehen. Das wird das Unternehmen neben der Digitalisierung vor große Herausforderungen stellen. Als Eigentümer sehen wir den Bund in der Verantwortung hier eine moderierende Rolle zwischen Unternehmen und Beschäftigten zu übernehmen. Vorbild kann hier der Prozess der Integration der Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn in das gesamtdeutsche Unternehmen in den neunziger Jahren sein.

Maßnahme 1: Die Kapazität des Schienennetzes verdoppeln und Elektrifizierung vorantreiben.

Damit mehr Verkehr auf der Schiene stattfindet, muss das verfügbare Schienennetz wachsen. Ohne zusätzliche Kapazitäten in der Infrastruktur wird es keine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene geben.

Wir wollen eine Verdoppelung der Kapazitäten im Schienennetz bis 2030 erreichen. Dafür werden wir mit dem neuen Schienenausbaugesetz 2030 die richtigen Prioritäten setzen.

Dabei müssen die Knoten sowie die Beseitigung von Engpässen im Vordergrund stehen. Außerdem setzen wir uns für den zweigleisigen Ausbau von bisher eingleisigen Strecken, die Blockverdichtung sowie den grenzüberschreitenden Ausbau zentraler Güterverkehrskorridore und Hinterlandanbindungen der Seehäfen ein. Auf dafür strategisch wichtigen Strecken muss die Infrastruktur für das Fahren von längeren Zügen von z.B. 740 m ertüchtigt werden.

Elektromobilität findet seit langer Zeit auf der Schiene statt. Jedoch sind bisher nur 59 Prozent des Gesamtschienennetzes in Deutschland elektrifiziert. Hiermit nimmt Deutschland im europäischen Durchschnitt lediglich einen Platz im Mittelfeld ein. Unser Ziel ist, dass der wachsende Verkehr auf der Schiene elektrisch fährt. Von Vorteil wäre daher, dass gegenwärtige System der Trassenpreise an einen Anreiz für Elektrifizierungen zu koppeln.

Wir wollen den Anteil der elektrisch erbrachten Verkehrsleistung bis 2025 im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf 100 Prozent, im SPNV auf 90 Prozent und im Schienengüterverkehr auf über 95 Prozent erhöhen. Bis 2025 sollen mindestens 70 Prozent des Streckennetzes der deutschen Eisenbahnen elektrifiziert sein. Außerdem streben wir an, dass ab Mitte des kommenden Jahrzehnts in Deutschland keine Lokomotiven und Triebwagen mehr neu in Dienst gestellt werden, die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden. Um dies zu erreichen, werden wir die Entwicklung von CO₂-freien Antriebstechnologien sowie von Technologien zur Speicherung elektrischer Energie auf den Triebfahrzeugen konsequent fördern. Das ist nicht nur gut für die Umwelt sondern führt auch zu einer Lärminderung.

Maßnahme 2: Die Kunden bei der Planung von Baustellen besser berücksichtigen.

Mehr Bauen bleibt nicht ohne Folgen für den tagtäglichen Ablauf bei der Eisenbahn. Der Erhalt sowie der Aus- und Neubau des Schienennetzes führt zu immer mehr Baustellen und damit zu Beeinträchtigungen im Schienenverkehr wie massiven Verspätungen oder Zugausfällen. Häufig kommt es zu Vollsperrungen, da diese aus Sicht der DB Netz AG betriebswirtschaftlich am sinnvollsten sind. Dabei müssen Pendlerinnen und Pendler oftmals über viele Wochen auf den Schienenersatzverkehr umsteigen. Aufgrund des großen Fahrzeitverlustes entscheiden sie sich über die Zeit der Baustellendauer hinaus dauerhaft für das Auto.

Bisher steht die schnelle Abwicklung der Baumaßnahme bei der Entscheidung, wie eine Baustelle organisiert wird, im Vordergrund. Die Folgen für die Kunden und welche mittel- und langfristigen Auswirkungen für das Gesamtsystem Schiene zu erwarten sind, werden bisher nicht berücksichtigt.

Wir wollen, dass die Interessen der Kundinnen und Kunden zukünftig bei der Planung von Baustellen gleichberechtigt neben den rein wirtschaftlichen Aspekten berücksichtigt werden. Daher werden wir bei den Verhandlungen über eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Anreize für eine nutzerfreundliche Bauplanung und ein nutzerfreundliches Baustellenmanagement schaffen.

Hier ist sorgfältig zu überprüfen, inwieweit bei Planungsentscheidungen neben dem Netzbetreiber zukünftig auch die Fahrgäste, die Aufgabenträger und die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Baustellenplanung rechtzeitig einzubeziehen sind.

Geteilte Zuständigkeiten zwischen Anhörungsbehörden und Genehmigungsbehörden, die den Planungsaufwand und die Kosten für Verwaltung und Bauherr erhöhen, sind zu überdenken.

Auch ist das derzeitige System zu hinterfragen, dass die DB Netz AG ihre vertraglich geschuldete Leistung nicht erbringen kann, aber dafür keinen Schadenersatz leisten muss. Das Risiko eines baustellenbedingten Zugausfalls trägt derzeit allein das Verkehrsunternehmen. Eine Beteiligung des Infrastrukturunternehmens zumindest teilweise an den Folgekosten würde entsprechende Anreize für ein besseres und vor allen Dingen transparenteres Baustellenmanagement setzen.

Wir unterstützen die gemeinsam formulierten Forderungen der DB Regio und der wesentlichen Wettbewerbsbahnen zum fahrgastorientierten Baustellenmanagement und setzen uns dafür ein, dass wir im Bund die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass sie umgesetzt werden.

Maßnahme 3: Die Bahnhöfe als soziale Orte der Begegnung stärken.

Bahnhöfe haben in den Städten und Gemeinden neben ihrer verkehrlichen Funktion auch eine hohe städtebauliche Bedeutung. Sie sind soziale Orte, an denen sich die Einwohner und Gäste einer Stadt begegnen. Ihre bauliche Attraktivität entscheidet daher auch über die Zufriedenheit der Kunden im Schienenpersonenverkehr.

Es gibt in Deutschland 5.400 Bahnhöfe, die im Schienenpersonenverkehr angefahren werden. Über Investitionen in die Empfangsgebäude und die Bahnsteige entscheidet die Deutsche Bahn nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Daher ist seit 1994 in vielen kleineren Städten und Gemeinden in die Bahnhofsgebäude nicht mehr investiert worden.

Wir verstehen die Bahnhöfe als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und der Schieneninfrastruktur, die im Besitz des Bundes ist. Wir wollen die Attraktivität von Bahnhöfen, bei denen sich allein nach wirtschaftlichen Kriterien des Eigentümers Investitionen in die Empfangsgebäude und Bahnsteige nicht rechnen, erhöhen.

Wir werden gemeinsam mit den Ländern und Kommunen ein „Tausend-Bahnhöfe-Förderprogramm 2030“ auflegen, bei dem der Bund die Sanierung von bestehenden Bahnhofsgebäuden finanziell fördert, sofern eine rein eigenwirtschaftliche Finanzierung nicht möglich ist. Voraussetzung ist eine signifikante Anzahl von Pendlern - bei deren Bewertung auch positive Effekte aus der Sanierung Berücksichtigung finden müssen -, die Erhöhung der Ein- und Aussteigequalität für die Kunden sowie die Vorlage eines energetisch sowie städtebaulich sinnvollen Sanierungs- und Nutzungskonzepts.

Maßnahme 4: Die Mehrkosten aus frühzeitiger Bürgerbeteiligung beim Ausbau des Schienennetzes übernehmen.

Die Planungsprozesse beim Ausbau von wichtigen Schienenprojekten wie z.B. der Rheintalbahn oder der Strecke Bremen/Hamburg-Hannover haben gezeigt, dass die althergebrachten Beteiligungsinstrumente eines Planfeststellungsverfahrens zu keinem befriedigenden Ergebnis führen.

Um zeit- und bedarfsgerecht die Projekte im europäischen Schienenverkehrsnetz zu realisieren, sind transparente Planungsprozesse und der frühzeitige Dialog mit allen (mittelbar und unmittelbar) Betroffenen notwendig. Dabei muss ein ausgewogener Interessensausgleich mit den Anwohnerinnen und Anwohnern erreicht werden.

Mit neuen Beteiligungsforen wie Projektbeiräten und Dialogforen können die Betroffenen besser erreicht und in die Planungsprozesse eingebunden werden. Bisher haben die dortigen Beschlüsse, deren Umsetzung direkten Einfluss auf die Investitionen des Bundes haben, nur appellativen Charakter.

Die Berücksichtigung der örtlichen Wünsche nach zusätzlichem baulichen Lärmschutz und alternativer Trassierung ist häufig mit einem signifikanten Anstieg der Baukosten verbunden. Das macht eine Abwägung zwischen der von der Bundeshaushaltsordnung (BHO) geforderten Wirtschaftlichkeit und dem Schutz von Mensch und Umwelt durch den Deutschen Bundestag notwendig.

Wir streben bei Ausbauprojekten an den Verkehrskorridoren des TEN-Kernnetzes in Deutschland mit besonderer regionaler Betroffenheit eine frühe Bürgerbeteiligung in den Planungsprozessen an. Unser Ziel ist es, dass die Einrichtung von Dialogforen und deren Beschlussfassung in einem geordneten und für alle Projekte vergleichbaren Prozess erfolgt.

Darüber hinaus muss ein strukturiertes Verfahren entwickelt werden, in dem das Ergebnis der frühen Bürgerbeteiligung automatisch dem Deutschen Bundestag vorgelegt wird. Der Gesetzgeber muss dadurch die Möglichkeit erhalten, im Einzelfall für das weitere Planungsverfahren über begründete alternative Trassierungen und über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen entscheiden zu können.

Maßnahme 5: Den Schienenlärm bis 2020 halbieren und bis 2030 weiter reduzieren.

Der Aus- und Neubau des Schienennetzes führt zu neuen Belastungen für die Menschen und die Umwelt. Die Akzeptanz für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur hängt daher auch entscheidend davon ab, wie wir die damit einhergehenden Beeinträchtigungen der Menschen durch zusätzlichen Lärm gering halten.

Wir wollen deshalb den Schutz der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm deutlich verbessern. Im Koalitionsvertrag haben wir erfolgreich das Ziel verankert, dass wir bis 2020 den Schienenlärm in Deutschland halbieren werden.

Wir begrüßen, dass bis Ende 2016 die Hälfte der Güterwagen auf Verbundstoffsohlen umgerüstet oder durch Neuwagen mit K-Sohle ersetzt worden sein sollen. Sollte dies nicht gelingen, wollen wir stark befahrene Güterverkehrsstrecken für nicht umgerüstete Wagen sperren. Wir setzen uns für ein generelles gesetzliches Fahrverbot für laute Güterwagen ab 2020 in Deutschland ein. Die Bundesregierung muss gemeinsam mit der EU-Kommission sowie weiteren Mitgliedsstaaten möglichst schnell einen Weg finden, um den Einsatz von nicht lärmsanierten Güterwagen ab 2020 zu unterbinden.

Wir haben die Mittel für die Umrüstung von lauten Güterwagen auf Flüsterbremsen erhöht und stellen bis 2020 152 Mio. Euro zur Verfügung. Über die Ausrüstung mit Verbundstoffbremssohlen hinaus wollen wir eine weitere Reduzierung des von Güterzügen ausgehenden Lärms erreichen zum Beispiel durch die Entwicklung und Markteinführung von Güterwagen mit um weitere 3 bis 5 dB(A) reduzierten Lärmemissionen. Gleichzeitig setzen wir mit einem lärmabhängigen Trassenpreissystem weitere finanzielle Anreize, den Schienenverkehr leiser zu organisieren.

In Ergänzung zur Umrüstung auf Flüsterbremsen sollte ein Innovationsbonus für Neuanschaffung und Umbau von Triebwagen und Lokomotiven diskutiert werden. Ebenfalls zu diskutieren ist, wie auch der Schienenpersonenverkehr in den Blick zu nehmen ist, um den Schienenlärm weiter zu reduzieren. Zudem sollten gestiegene Auflagen für Naturschutz und vorsorgenden Lärmschutz bei der Berechnung der Planungskostenpauschalen berücksichtigt werden.

Wir brauchen mehr freiwilligen Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner an bestehenden Schienenwegen. Wir streben mittelfristig im Vergleich zu 2013 eine Verdoppelung der Mittel auf ein Niveau von 200 Mio. Euro an. In diesem Jahr wurden die Mittel für die freiwillige Lärmsanierung bereits um 50 Prozent erhöht.

Maßnahme 6: Den Schienenpersonenverkehr im Takt fahren.

Wir wollen die Anzahl der Fahrgäste im Schienenpersonenverkehr bis 2030 verdoppeln. Dafür muss die Bahn in Deutschland pünktlich, häufig und zügig unterwegs sein. Wenn das Angebot stimmt, nimmt auch die Nachfrage zu, d.h. es werden mehr Menschen den Zug nutzen.

Das lange Warten auf den Bahnsteigen muss der Vergangenheit angehören. Wir wollen bis 2030 im Schienenpersonenverkehr den Deutschlandtakt einführen. Voraussetzung ist die bestmögliche Verknüpfung des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs, so dass die Fahrgäste optimale Möglichkeiten zum Umsteigen erhalten.

Es gilt das Versprechen: in allen Umsteigebahnhöfen, den Großstädten und wichtigen Mittelzentren sowie für den Tourismus wichtigen Regionen fahren die Züge unabhängig von ihrer Fahrtrichtung ungefähr zur gleichen Zeit ein und kurz darauf wieder ab, so dass Umsteigemöglichkeiten aus und in alle Fahrtrichtungen garantiert werden. Alle Strecken sollen mindestens im Stundentakt (wichtige Fernstrecken auch im Halbstundentakt) bedient werden, damit für die Reisenden zwischen allen Bahnhöfen des Landes verlässliche Reisketten entstehen.

Den optimierten Zielfahrplan bestimmt die Politik. Unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums müssen die Infrastrukturunternehmen, die DB Fernverkehr AG, die Bundesländer mit den Aufgabenträgern des SPNV sowie die Öffentlichkeit an diesem Prozess beteiligt werden. Der weitere Ausbau der Infrastruktur muss sich am gewünschten Fahrplan ausrichten. Für den Güterverkehr müssen dem Bedarf entsprechende Fahrplantrassen systematisch eingeplant und beim Neu- und Ausbau von Strecken sowie den Kapazitätserweiterungen in den Knotenbereichen von vornherein berücksichtigt werden.

Wir werden in den kommenden Jahren die für den Deutschlandtakt, einschließlich des Güterverkehrs notwendigen Infrastrukturmaßnahmen planen und bauen. Mit dem Schienenausbaugesetz 2030 werden wir die dafür notwendigen Prioritäten für die Planungen des weiteren Ausbaus des Schienennetzes in Deutschland beschließen.

Für die Umsetzung des Deutschlandtaktes bis 2030 müssen gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Bundesländern und der DB Netz AG erreichbare und verpflichtende Zwischenschritte festgelegt werden.

Maßnahme 7: Alle Oberzentren bis 2030 flächendeckend an den ICE/IC-Personenfernverkehr anschließen.

Die Anbindung aller Oberzentren und möglichst vieler Mittelzentren an den Schienenpersonenfernverkehr bis 2030 ist die zentrale Voraussetzung für den Umstieg der Menschen auf die Eisenbahn.

Dieses Ziel kann mit der Umsetzung des Deutschlandtaktes weitgehend erreicht werden. Wenn die Rahmenbedingungen für den Schienenpersonenfernverkehr verbessert werden (Reduzierung der Trassenpreise, Wegfall der Stromsteuer) kann dieses Ziel voraussichtlich durch eine eigenwirtschaftliche Bedienung durch die DB Fernverkehr AG und andere Fernverkehrsunternehmen realisiert werden.

Mit der Umsetzung des integralen Taktfahrplans, der durch den Bund als Vorgabe entwickelt wird, stellen sich wichtige Fragen, die in der weiteren Diskussion entschieden werden müssen. Dazu gehört, ob der Bund im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge für einen zu definierenden Zeitraum eine Lizenz an einen Anbieter für die Bewirtschaftung des gesamten Netzes vergeben sollte. Alternativ wird auch die Ausschreibung durch den Bund von einzelnen Ferntrassenbündeln (mit wirtschaftlich lukrativen sowie weniger einträglichen Strecken), die an einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen für den eigenwirtschaftlichen Betrieb vergeben werden, diskutiert.

Das würde die Chance eröffnen, dass der Bund die Anbindung von Oberzentren in der Fläche aktiv steuern könnte, ohne die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs aufzugeben. Dabei muss der Zugang zur Infrastruktur für alle Wettbewerber fair organisiert werden.

Ergänzend dazu wollen wir – dort wo es sinnvoll ist - den Fernverkehr auf den weniger angefahrenen Strecken organisieren, indem wir Regional- und Fernzüge zu einem gemeinsamen Angebot zusammenführen, so wie es

beispielsweise in Niedersachsen bereits angeboten wird. In den Fernzügen werden auch Nahverkehrstickets anerkannt, die Einnahmeausfälle werden der DB Fernverkehr AG durch die Nahverkehrsträger erstattet. Die Initiative dafür muss jedoch von den Aufgabenträgern des SPNV ausgehen.

Maßnahme 8: Schiene bezahlbar machen und Trassenpreise im Schienenverkehr signifikant absenken.

Die Belastung aus den Trassenpreisen (Schiene-maut) ist ein wesentlicher Faktor, der über die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße und dem Luftverkehr entscheidet. Die Höhe der Trassenpreise entscheidet u.a. darüber, ob zusätzliche Verkehre auf die Schiene gebracht werden können. Diese wird insbesondere von der Art der Berechnung beeinflusst. Der Bund hat als Eigentümer die Aufgabe, dass die Schieneninfrastruktur allen Wettbewerbern zu den gleichen Konditionen und angemessenen Preisen zur Verfügung gestellt wird.

Unser Ziel ist es, dass die Eisenbahn für die Nutzerinnen und Nutzer bezahlbar bleibt. Es wird uns nur gelingen, mehr Menschen zum Bahnfahren zu bewegen und mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, wenn die Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur sinken. Durch die Absenkung der Lkw-Maut pro Kilometer und der fehlenden Straßenmaut bei Fernbussen hat sich die Kostenstruktur jedoch zu Ungunsten der Schiene entwickelt.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) finanzieren mit ihren Entgelten den Erhalt der Schieneninfrastruktur. Die Ersatzneubauten im Rahmen der LuFV II sowie der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur werden durch Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt und Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG finanziert.

Beim Bewirtschaften des Schienennetzes darf das Erzielen von Gewinnen nicht im Vordergrund stehen. Volkswirtschaftliche Ziele wie die Bezahlbarkeit von Mobilität, die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten müssen neben einer effizienten Bewirtschaftung des Netzes entscheidend sein.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen wollen wir die Trassenpreise signifikant absenken. Mit der neuen Regulierung der Eisenbahnen in Deutschland müssen die Kosten bei der Berechnung der Trassenpreise bereits transparenter dargestellt werden. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen zukünftig die Kosten separat ausweisen. Die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten und die restlichen Kosten werden getrennt ausgewiesen.

Welchen Weg wir wählen, um die Belastung bei den Trassenpreisen für die Nutzer zu reduzieren, ist für uns derzeit noch offen. Es gibt zwei Möglichkeiten, die diskutiert werden müssen. Zum einen wird vorgeschlagen, im bestehenden System die Trassenpreise zu halbieren und die fehlenden Einnahmen der DB Netz AG durch Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt auszugleichen. Zum anderen wird ein Systemwechsel empfohlen, nach dem die Trassenpreise zukünftig nach dem Grenzkostenprinzip ermittelt und nur die realen Nutzerkosten angelastet werden. Die daraus entstehende Differenz zwischen Voll- und Grenzkosten müsste ebenfalls durch einen Kostenzuschuss des Bundes an die DB Netz AG für den Erhalt im Rahmen der neu zu verhandelnden LuFV III ab 2019 ausgeglichen werden. Das bedeutet, dass der Bund zukünftig die Grundkosten des Netzes übernehmen würde.

Bei beiden Modellen muss der Bund sicherstellen, dass dadurch keine Fehlanreize entstehen und die Effizienz bei der Bewirtschaftung sowie die Qualität des Schienennetzes nicht nachlassen. Außerdem muss die lärmabhängige Spreizung der Trassenpreise bestehen bleiben.

Maßnahme 9: Bei Nachtzügen im Fernverkehr neue Wege gehen.

Die Nachtzüge der Deutschen Bahn AG bedienen das besondere Interesse von Kundinnen und Kunden, die insbesondere in Urlaubszeiten grenzüberschreitend ins europäische Ausland reisen wollen. Wie der gesamte Fernverkehr in Deutschland wird das Angebot ohne staatliche Zuschüsse eigenwirtschaftlich erbracht.

Die Rahmenbedingungen für Nachtzüge haben sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten stark verändert. Bei den Nachtreisezügen ist die Nachfrage zwar stabil und die Kapazitäten sind weitgehend ausgelastet. Trotzdem fährt die Deutsche Bahn AG dort nach eigenen Angaben aktuell pro Jahr Verluste von rund 20 Mio. Euro ein. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass in Nachbarländern wie z.B. Dänemark der Zuschuss für die Nachtzüge komplett gestrichen und z.B. Frankreich und Belgien ihre Trassenpreise für den Bahnverkehr massiv erhöht haben. Damit wurden einige der am häufigsten befahrenen Hauptlinien noch weniger kostendeckend.

Der Nachtzug muss als kundenfreundliches Angebot im Fernverkehr in Deutschland erhalten bleiben. Daher erwarten wir von der Deutschen Bahn AG die Erarbeitung eines neuen, kundenorientierten Angebots, das auf einer neuen Kooperation mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) aufbaut und mit dem zentrale Verbindungen sinnvoll erhalten bleiben. Nacht-ICEs sind sehr gut nachgefragt und können möglicherweise eine sinnvolle Angebotsergänzung darstellen. Dem besonderen Qualitätsanspruch der Kunden gilt es im Segment

allerdings Rechnung zu tragen und er ist mit der Wirtschaftlichkeit und den Interessen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in Einklang zu bringen.

Mittelfristig bauen wir darauf, dass eine mit Unterstützung des Bundes erreichte signifikante Absenkung der Trassenpreise dazu führt, dass den Kundinnen und Kunden ein attraktives Nachtzugangebot gemacht werden kann, das eigenwirtschaftlich ohne Verluste gefahren werden kann.

Maßnahme 10: Kostenloses WLAN für alle im Schienenpersonenverkehr anbieten.

Die Eisenbahnen in Deutschland müssen Vorreiter der Digitalisierung sein. Guter Service und bequemer Zugang zu digitalen Dienstleistungen müssen zum Markenzeichen der Eisenbahnen werden. Die Kundinnen und Kunden erwarten, dass sie während ihrer Reisezeit kostenlosen Zugang zum mobilen schnellen Internet haben.

Wir werden gemeinsam mit der Deutschen Bahn im Personenfernverkehr bis Ende 2016 dafür sorgen, dass es in allen ICE-Zügen in der 1. und 2. Klasse kostenloses Internet für alle gibt. Darüber hinaus müssen wir sicherstellen, dass die Mobilfunkkonzessionäre ihrer Verpflichtung nachkommen, die mobile Breitbandversorgung entlang der Bahnstrecken auszubauen.

Wir haben die Mittel des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr erhöht. Wir erwarten von den Bundesländern und den Aufgabenträgern, dass sie die Mittel in Kooperation mit den Aufgabenträgern u.a. dafür verwenden, dass im SPNV ebenfalls kostenloses WLAN für alle angeboten wird.

Maßnahme 11: Mit mehr Bundespolizei und Videoüberwachung die Sicherheit der Kunden im Schienenverkehr erhöhen.

Die Kunden der Eisenbahnen in Deutschland müssen sich in den Bahnhöfen und Zügen sicher fühlen. Züge, Bahnanlagen und Bahnhöfe geraten vermehrt in das Visier von Gewalttätern und Terroristen. Bisher konnte in Deutschland dank der guten Arbeit der Sicherheitsbehörden ein größerer Anschlag verhindert werden.

Die Gefahrenabwehr im Bereich Bahn ist Aufgabe der Bundespolizei. Mit rund 5000 Beamtinnen und Beamten ist sie neben der Deutschen Bahn AG für die Sicherheit in den Zügen und Bahnhöfen verantwortlich.

Wir wollen die Sicherheitspartnerschaft zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der Deutschen Bahn und der Bundespolizei weiter ausbauen. Wir werden die Anzahl der Polizistinnen und Polizisten bei der Bundespolizei erhöhen. Damit werden wir die sichtbare Präsenz der Polizistinnen und Polizisten vergrößern.

Wir fordern von der Deutschen Bahn eine Ausweitung der Videoüberwachung auf Bahnhöfen. Sie führt durch bessere Aufklärung zu mehr Sicherheit für die Reisenden. Bereits heute sind über 5000 Kameras an 700 Bahnhöfen im Einsatz. Wir werden sicherstellen, dass für die Bedienung der Kameras ausreichend qualifiziertes Personal vorhanden ist. Der Zugriff auf die aufgezeichneten Bilder muss auf die Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei beschränkt bleiben. Der Datenschutz ist immer und überall einzuhalten. Sicherheit und Bürgerrechte dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Maßnahme 12: Mit mehr Digitalisierung die Schiene zum Vorreiter der Mobilität 4.0 machen.

Die Eisenbahnen in Deutschland müssen die führenden Mobilitätsdienstleister des digitalen Zeitalters sein. Wenn sie auf die verstärkte Digitalisierung des Schienenverkehrs setzen, bringt das mehr Zuverlässigkeit, mehr Pünktlichkeit und mehr Service für die Kunden.

Mit der Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden e-Tickets können sich Kundinnen und Kunden in Zukunft eigenständig Reiseketten organisieren, bei denen die Eisenbahn eine zentrale Rolle spielen kann. Verstärkter Einsatz von digitaler Leit- und Sicherungstechnik wird den Güterverkehr auf der Schiene effizienter und kostengünstiger machen.

Wir werden die Investitionen in die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur weiter erhöhen und zusätzliche Mittel in die Ausstattung wichtiger Schienenwege mit dem europäischen Leit- und Sicherheitssystem ETCS investieren. Dabei werden wir darauf achten, dass der neue ETCS-Leitstandard mit der bereits in Deutschland auf hohem technischen Niveau vorhandenen Technik kompatibel ist und sich in das deutsche System integrieren lässt.

Wir brauchen die digitale Automatisierung des Schienenverkehrs in Deutschland und werden die rechtlichen Voraussetzungen für das vernetzte Fahren auf der Schiene schaffen. In Modellversuchen müssen neue Konzepte in der Praxis erprobt werden. Mit den Verkehrsforschungsprogrammen des Bundes wollen wir diesen Weg unterstützen.

Dabei bauen wir auf das Wissen und Können der deutschen Bahnindustrie. Die Entwicklung von innovativen Produkten durch die Unternehmen in Deutschland werden wir durch die gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung weiter unterstützen.

Maßnahme 13: Den Einzelwagenverkehr für den Transport auf der Schiene sichern.

Die größte Herausforderung beim weiteren Wachstum der Verkehrsströme in Deutschland wird der Transport der Güter sein. Deutschland kann es sich als Exportnation und wichtiger Wirtschaftsstandort im Herzen Europas nicht leisten, dass Waren im Stau stecken bleiben. Bei dem prognostizierten Anwachsen der Verkehre droht dem Lkw- und Schwerlastverkehr auf der Straße der Kollaps.

Im Güterverkehr haben wir keine Alternative zu einer stärkeren Verlagerung auf die Schiene. Im Moment müssen wir feststellen, dass der Güterverkehr auf der Schiene stagniert.

Die Schiene muss im Vergleich zum hoch flexiblen Lkw auf der Straße konkurrenzfähig bleiben. Dabei spielt der Einzelwagenverkehr eine besondere Rolle. Unser Ziel ist es, den Transport auf der „letzten Meile“, der mit hohen Kosten und Aufwand verbunden ist, zu erhalten. Dabei zeigen Beispiele von privaten Anbietern, dass Einzelwagenverkehre profitabel sein können.

Wir werden die Entwicklung des Einzelwagenverkehrs weiter beobachten und bauen auf den positiven Effekt einer Entlastung bei den Trassenpreisen und Energiekosten.

Sollte dies nicht zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung im Einzelwagenverkehr führen, werden wir prüfen, ob nach dem Vorbild Österreichs eine wettbewerbsneutrale Förderung des Einzelwagenverkehrs im Rahmen eines Zuschusses sinnvoll ist.

Maßnahme 14: Die Stromsteuer für den Schienenverkehr abschaffen

Der Güterverkehr auf der Schiene steht in einem harten Konkurrenz- und Verdrängungswettbewerb mit dem Lkw auf der Straße. Darunter leiden sowohl die Schienengüterverkehrsunternehmen wie auch das mittelständische Straßentransport- und Logistikgewerbe.

Aufgrund niedriger Dieselpreise und der Absenkung der Lkw-Maut pro Kilometer hat sich der Wettbewerbsdruck auf den Schienengüterverkehr im Vergleich zur Straße massiv erhöht. Dabei stellen die Energiekosten für die Schienengüterverkehrsunternehmen einen der größten Anteile an den betrieblichen Fixkosten dar. Die Entlastung durch die bei der Novellierung des EEG-Gesetzes durch die SPD-Bundestagsfraktion erreichten Vergünstigungen reicht grundsätzlich nicht aus, um den Güterverkehr auf der Schiene im Wettbewerb zur Straße gewinnbringend zu organisieren.

Wir streben daher eine weitere Entlastung des Schienengüterverkehrs durch eine schrittweise Absenkung der Stromsteuer auf das europarechtskonforme Maß von annähernd Null an.

Maßnahme 15: Qualität der Eisenbahnen durch gute Arbeit für die Beschäftigten sichern.

Zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Voraussetzung dafür, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland erfolgreich sein können. Die Unternehmen können nur wachsen, wenn die Beschäftigten gut ausgebildet und motiviert sind.

Der Staat trägt eine wichtige Verantwortung für die Beschäftigten im Bahnsektor. Der Wettbewerb im Bahnsektor darf nicht über Lohnunterbietung und Lohndumping auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden. Das haben wir durch eine gesetzliche Regulierung mit Augenmaß und durch einen stärkeren gesetzlichen Anreiz zur Übernahme des Personals im Schienenpersonennahverkehr erreicht.

Als Eigentümer der Deutschen Bahn AG muss der Bund seine besondere Verantwortung für deren Beschäftigte wahrnehmen. Wir stehen daher zu der im Zuge der Bahnreform gegebenen Zusage an die Beschäftigten, dass der konzerninterne einheitliche Arbeitsmarkt bestehen bleibt.

Maßnahme 16: Gute Ausbildung im Schienensektor.

Lokführerinnen und -führer arbeiten dafür, dass täglich Millionen Menschen sicher ans Ziel kommen. Stellwerkerinnen und Stellwerker sorgen für einen pünktlichen, reibungslosen und sicheren Zugbetrieb. Alle tragen dabei eine große Verantwortung, die einer umfassenden Ausbildung und Qualifizierung und stetigen Weiterbildung bedarf. Es ist jetzt schon bereits abzusehen, dass in naher Zukunft der Mangel an qualifizierten Fachkräften immer eklatanter wird. Wir benötigen dringend eine Ausbildungsoffensive, die junge Leute für diese Tätigkeiten begeistert.

Wir unterstützen die Forderung der Gewerkschaften nach besseren Ausbildungs-, Qualitäts- und Sicherheitsstandards und werden diese rechtlich festschreiben. Der bisherige Minimalstandard zur Erlangung der Fahrerlaubnis innerhalb einer zwölf-tägigen „Grundwissen-Ausbildung“ ohne Fahrpraxis darf nicht mehr ausreichen. Dauer und praktische Inhalte der folgenden Ausbildung werden zudem bei den

Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr unterschiedlich gehandhabt, sodass die Folgen für die Sicherheit des Schienenverkehrs unkontrollierbar sind.

Eine geregelte und vollständige Ausbildung zur erstmaligen Erlangung der Fahrerlaubnis muss deshalb unabdingbare Voraussetzung dafür sein, Schienenfahrzeuge führen zu dürfen. Sowohl im Straßen-, Luft- als auch im Wasserstraßenverkehr wird erst nach erfolgreicher Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung die entsprechende Lizenz erstellt. Dieser Grundsatz muss auch im Schienenverkehr gelten. Dies ersetzt jedoch nicht den Nachweis streckenbezogener Kenntnisse beim Einsatz auf der jeweiligen Route.

Wir werden die Kontrollen der Fahr- und Ruhezeiten von Lokführenden analog zur Straße verschärfen. Wir wollen die derzeit zuständigen Gewerbeaufsichtsbehörden, die für diese Spezialaufgabe zu wenig Fachpersonal haben, entlasten, indem wir die Durchführung der Kontrollen auf das Eisenbahnbundesamt übertragen.

Darüber hinaus wollen wir ein nationales und internationales Triebfahrzeugführerscheinregister einrichten, mit dem der Informationsaustausch, z.B. über entzogene Fahrerlaubnis, sichergestellt werden kann.

Maßnahme 17: Die Maut für Fernbusse auf Bundesfernstraßen einführen.

Mit der Liberalisierung des Marktes für die Fernbusse haben sich Bundestag und Bundesrat in einem überparteilichen Kompromiss darauf geeinigt, dass es keine Maut für Fernbusse auf Bundesfernstraßen geben soll. Damit wollte der Gesetzgeber den neuen Fernbusunternehmen in der Anfangsphase keine zusätzlichen Kosten für die Nutzung der Bundesfernstraßen aufbürden und ihnen eine Chance geben, neue Produkte im Personenfernverkehr zu entwickeln.

Jeder Zug zahlt jedoch selbstverständlich Trassengebühren für die Benutzung des Schienennetzes. Fernbusse befahren bisher das Straßennetz seit der Öffnung des Marktes kostenfrei. Die Unternehmen bezahlen für die Nutzung der von den Steuerzahlern finanzierten Bundesautobahnen und Bundesstraßen nichts, obwohl sie - ähnlich wie Lkw - die Infrastruktur massiv belasten und erheblich zur Abnutzung beitragen.

Wir benötigen faire Wettbewerbsbedingungen für die Schiene. Angesichts der aktuellen Marktentwicklung im Personenfernverkehr halten wir den Wettbewerbsvorteil für den Fernbus für nicht mehr gerechtfertigt. Wir werden in der kommenden Legislaturperiode eine Fernbusmaut auf allen Bundesstraßen einführen.

Maßnahme 18: Die Deutsche Bahn im Sinne der Kunden steuern.

Der Bund muss seine Verantwortung als Eigentümer der Deutschen Bahn AG und Hauptfinanzierer des Schienennetzes aktiv wahrnehmen. Der Bund hat dabei im Auftrag des Steuerzahlers sicherzustellen, dass die Steuermittel zur Unterstützung des Schienenverkehrs sinnvoll und effizient ausgegeben werden.

Die Deutsche Bahn muss daher durch den Eigentümer Bund nach volkswirtschaftlich sinnvollen Prämissen wie mehr Service, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die stärkere Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und die Erreichbarkeit in der Fläche geführt werden. Hier steht der Bundesverkehrsminister als Vertreter des Bundes in der Eigentümerversammlung in der besonderen Pflicht und Verantwortung.

Das Bundesverkehrsministerium muss strukturell und personell in der Lage sein, die Steuerung des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG zu gewährleisten. Daher müssen die für die Eisenbahn zuständigen Einheiten personell verstärkt und in einer schlagkräftigen Abteilung im Ministerium gebündelt werden. Bundesministerium und Deutsche Bahn müssen sich personell und kompetent auf Augenhöhe begegnen können. Zur Steuerung der Bahnpolitik in der Bundesregierung und der Koordinierung des Taktfahrplans mit den Bundesländern sollte ein hochrangiges Mitglied der Bundesregierung zum Bahnbeauftragten ernannt werden.

Der Bund braucht starke Steuerungsinstrumente, um die Deutsche Bahn im Interesse des Eigentümers und im Sinne der Kunden zu lenken. Dabei muss das Handeln der Bahn nicht vorrangig den Gewinninteressen folgen, sondern stärker auf das Erreichen von volkswirtschaftlichen Zielen ausgerichtet werden. Es geht nicht um die Maximierung des Gewinns, sondern um eine sinnvolle Maximierung der Verkehre auf der Schiene.

Wir schlagen vor, die Steigerung des Marktanteils der Schiene (Mehr Verkehr auf die Schiene) in den Satzungen (Gesellschaftsverträgen) der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie des Gesamtkonzerns festzuschreiben. Damit sollen die Vorstände auf die Erfüllung der Ziele verpflichtet werden.

Die Boni der DB-Vorstände des Gesamtkonzerns und der Tochterunternehmen müssen strikter an die Erfüllung der Ziele wie besserer Service, Pünktlichkeit und den Gewinn von Marktanteilen der Schiene gekoppelt werden.

Maßnahme 19: Die Privatisierung der Deutschen Bahn ausschließen.

Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG gehört der Vergangenheit an. Wir haben darauf gedrungen, dass das die zweistöckige Holdingstruktur, die im Zuge der Vorbereitung des Börsengangs des Gesamtkonzerns

errichtet worden ist, aufgelöst worden ist. Damit ist einer Privatisierung der Deutschen Bahn endgültig der Riegel vorgeschoben worden.

Eine Privatisierung des Schienennetzes oder einen direkten Einfluss von privaten Investoren auf das Unternehmen DB Netz AG darf es nicht geben. Das Schienennetz ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden.