

1 Der Bundeskongress möge beschließen:

2

3 **Für eine grundlegend neue Verkehrspolitik – Verkehrswende jetzt!**

4

5 Die letzten Jahre haben verkehrspolitisch einige Veränderungen mit sich gebracht. So
6 gab es eine Bahnreform und der Verkehr mit Fernbussen wurde liberalisiert. Die Er-
7 reichung des grundsätzlichen Zieles, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu ver-
8 legen, geriet durch verschiedenste Entwicklungen und falsche politische Entschei-
9 dungen in weite Ferne.

10 Doch dieses Ziel ist und bleibt aus unserer Sicht wichtig! Um es zu erreichen, bedarf
11 es einer grundlegend neuen Verkehrspolitik, die die Schiene in den Mittelpunkt stellt.
12 Parallel dazu braucht es eine grundlegende Umstrukturierung der Deutschen Bahn,
13 um eine vernünftige und gerechte Mobilität der Zukunft zu entwickeln. Deshalb hal-
14 ten wir folgende Schritte für nötig:

15

16 **Wir fordern eine neue Bahnreform. Diese sollte wie folgt aussehen:**

17

- 18 • Die DB muss in ein öffentlich-rechtliches Unternehmen umgewandelt werden.
19 Dieses muss selbstständig handeln können, aber durch ein Kontrollgremium mit
20 Vertreter*innen aus Politik und Arbeitnehmer*innen sowie anderen Interessenver-
21 treter*innen kontrolliert werden.
- 22 • Von Unternehmensanteilen, die mit dem System Schiene wenig zu tun haben
23 (z.B. DB Arriva) muss man sich trennen. Die Auslandsinvestitionen von DB Schen-
24 ker müssen deutlich abnehmen, damit eine Fokussierung auf die Kernaufgaben
25 im Inland erfolgen kann.
- 26 • Der Regionalverkehr muss wieder zentraler geregelt werden. Ein neues Gremium
27 organisiert zusammen mit den Bundesländern und der Deutschen Bahn den Nah-
28 verkehr. Die Länder haben dort eine zentrale Rolle, um ihre Forderungen vernünft-
29 lig durchzusetzen. Die nötigen finanziellen Mittel muss der Bund bereitstellen
30 und regelmäßig anpassen. Ausschreibungen, die es bisher im Regionalverkehr

31 gab, müssen der Vergangenheit angehören. Die Mittel für den Regionalverkehr
32 müssen ebenso deutlich angehoben werden. Die Leistungen im Nahverkehr blei-
33 ben bei der Deutschen Bahn.

- 34 • Die DB muss mit den Ländern zusammenarbeiten, um eine bessere Verzahnung
35 von Regionalverkehr und Fernverkehr zu ermöglichen. Hierzu kann das geschaf-
36 fene Gremium für den Regionalverkehr eine Grundlage bieten, um gemeinsame
37 Konzepte mit den Ländern zu erarbeiten. Über „regionalen Fernverkehr“ (wie z.B.
38 früher der Interregio) müssen auch strukturschwache Regionen wieder einen ver-
39 nünftigen Anschluss an den Fernverkehr erhalten. Durch die Zentralisierung des
40 Bahnverkehrs sollte man auch die Tarifstruktur anpassen, um einfachere und ge-
41 rechtere Tarife zu entwickeln.
- 42 • Neue Hochgeschwindigkeitsstrecken und große Bahnhofsprojekte sind teuer und
43 meist ineffizient. Stattdessen muss die DB wieder vernünftig und vor allem flä-
44 chenmäßig in ihr Netz investieren und z.B. „Langsamfahrstellen“ beseitigen.
- 45 • Es muss wieder einen besseren und gut ausgebauten Nachtzugverkehr geben.
46 Gerade im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb Europas ist
47 dies sehr wichtig.
- 48 • Wir brauchen endlich einen besseren Takt im Schienenverkehr. Die Initiative
49 „Deutschland-Takt“ unterstützen wir und fordern, entsprechende Pläne für eine
50 bessere Verzahnung im Netz umzusetzen.

51

52

53 **Weg von der Straße und hin zur Schiene**

54

- 55 • Wir fordern ein Umdenken in der Verkehrspolitik. Es muss deutlich in die Schiene
56 investiert werden, denn Deutschland hinkt im europäischen Vergleich und seinem
57 Anspruch weit hinterher.
- 58 • Die Liberalisierung des Fernbusmarktes sehen wir kritisch. Da dieser ohne Ein-
59 schränkungen eingeführt wurde, führt dies zu einem ungleichen Wettbewerb mit
60 der Schiene. Wir fordern daher eine Maut für die Fernbusse.

61

62

63 **Begründung:**

64

65 Eine gewinnorientierte Aktiengesellschaft ist der falsche Weg, um öffentliche Da-
66 seinsvorsorge bereitzustellen. In den letzten Jahren hat diese Unternehmensform
67 dazu geführt, dass die Infrastruktur der Deutschen Bahn abgebaut und der Fokus
68 darauf gelegt wurde, neue Unternehmungsstrukturen aufzubauen. Unter anderem
69 wurde für 2,8 Milliarden € das britische Transportunternehmen Arriva gekauft und
70 über DB Schenker massiv ins Ausland investiert.

71 So will die die DB AG zum größten Logistikunternehmen der Welt werden. Diese Vi-
72 sion eines Global Players halten wir für falsch, weil die Hauptaufgabe dadurch ver-
73 nachlässigt wird.

74 Deshalb muss die DB AG in ein öffentlich-rechtliches Unternehmen mit einem Kon-
75 trollgremium umgewandelt werden. So hat die DB weiterhin die Möglichkeit, eigene
76 Entscheidungen zu treffen, wird aber durch Vertreter*innen aus Politik und Arbeit-
77 nehmer*innen vernünftig kontrolliert. Öffentliche Unternehmen gehören allen und
78 müssen demokratisch kontrolliert werden.

79 Die besagten Unternehmensanteile (z.B. DB Arriva) müssen verkauft werden, da die-
80 ses Geld in der Infrastruktur deutlich besser aufgehoben ist.

81 Im Regionalverkehr muss endlich Schluss sein mit den Ausschreibungen. Der dadurch
82 entstandene Wettbewerb wurde hauptsächlich auf dem Rücken der Arbeitneh-
83 mer*innen geführt. Denn über Privatbahnen, die teilweise sogar den Bundesländern
84 gehören, werden die Löhne massiv nach unten gedrückt. Es stimmt zwar, dass die
85 Ausschreibungen und das eingesparte Geld mehr Verkehr auf die Schiene gebracht
86 hat – das darf aber nicht auf Kosten der Beschäftigten gehen. Des Weiteren führen
87 viele Wettbewerber zu einer Ineffektivität des Netzes und auch oft zu Verwirrung
88 beim Kunden, z.B. durch unzählige verschiedene Fahrscheinautomaten. Durch eine
89 Zentralisierung kann man das Ticketsystem sowie die Verzahnung zwischen Fernver-
90 kehr und Nahverkehr besser koordinieren. Das neu geschaffene Gremium sorgt dafür,
91 dass die Interessen aller Bundesländer berücksichtigt werden, damit die Vorschläge
92 für die jeweiligen Regionen eingearbeitet werden.

93 Im Fernverkehr gab es in den letzten Jahren eine Fokussierung auf den Hochge-
94 schwindigkeits-verkehr, dies bot dem Kunden meist wenige Verbesserungen und hat

95 dazu geführt, dass die DB sich aus der Fläche zurückzieht. Wir finden dass, auch der
96 Fernverkehr auch strukturschwachen Regionen zugutekommen muss. Frühere Kon-
97 zepte wie der Interregio, sind hilfreich um auch unwirtschaftliche Regionen wieder
98 anzubinden.

99 Die DB will sich bis 2018 aus dem Nachtverkehr zurückziehen, da es laut Konzern an
100 Wirtschaftlichkeit mangelt und neue Wagen angeschafft werden müssen. Wir finden,
101 dass der Nachtverkehr sehr wichtig ist für den Schienenverkehr. Denn vor allem im
102 europäischen Grenzverkehr ist dies eine gute Konkurrenz zu der wachsenden Zahl
103 von Billigflügen innerhalb Europas. Die Bahn sehen wir hier als umweltfreundlichere
104 Alternative. Deshalb muss in den Nachtverkehr investiert und z.B. auch neues Wa-
105 genmaterial angeschafft werden.

106

107 In Deutschland richtet sich die Verkehrspolitik seit Jahren hauptsächlich um den Stra-
108 ßenverkehr, der Schienenverkehr wurde weitestgehend vernachlässigt. Beispielsweise
109 wurden 2013 in den Straßenverkehr pro Kopf 151€ investiert, in den Schienenverkehr
110 aber nur 54€. Auch im europäischen Vergleich steht Deutschland ziemlich weit hinten
111 da. In Österreich und in der Schweiz, wo der Schienenverkehr wesentlich besser funk-
112 tioniert, wird das vier- bzw. das sechsfache für die Schiene aufgebracht. An diesen
113 Ländern sollte sich ein Vorbild genommen und endlich vernünftig investiert werden.
114 Denn sowohl für die Menschen als auch die Wirtschaft der Bundesrepublik ist die
115 Schiene wichtig, denn sie ist und bleibt das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Mo-
116 mentan erleben wir außerdem, dass viele Menschen wieder von der Schiene auf die
117 Straße umsteigen, genauer gesagt auf den Fernbus. Immer mehr Verkehr verlagert
118 sich wieder auf die Straßen, vor allem dort, wo es eine ausgebaute Schieneninfra-
119 struktur gibt. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes ist des Weiteren kritisch zu se-
120 hen, da es zurzeit noch einen ungleichen Wettbewerb zur Schiene gibt. Denn der
121 Fernbus zahlt keine Maut, oft keine Gebühr für den ZOB oder das nächtliche Parken.
122 Bei der Bahn hingegen, gibt es enorme Trassen- und Stationsgebühren, die der Kun-
123 de mit bezahlt. So hat der Fernbus preislich einen erheblichen Vorteil und fährt so
124 das System Schiene kaputt. Grundsätzlich ist gegen einen Fernbus im Personenver-
125 kehr nichts einzuwenden. Allerdings darf der umweltfreundlichere Schienenverkehr

126 hier nicht benachteiligt werden. Daher brauchen wir eine Fernbusmaut die im Ver-
127 hältnis zu den Trassengebühren steht.