

1 Die Landemitgliederversammlung möge beschließen:

2 Der Bundeskongress möge beschließen:

3

#### 4 **Für eine grundlegend neue Verkehrspolitik – Verkehrswende jetzt!**

5

6 Die letzten Jahre haben verkehrspolitisch einige Veränderungen mit sich gebracht. So gab  
7 es eine Bahnreform und der Verkehr mit Fernbussen wurde liberalisiert. Die Erreichung  
8 des grundsätzlichen Zieles, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen, geriet  
9 durch verschiedenste Entwicklungen und falsche politische Entscheidungen in weite Fer-  
10 ne.

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

16

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

18

- 19 • Die DB muss in ein öffentlich-rechtliches Unternehmen umgewandelt werden. Dieses  
20 muss selbstständig handeln können, aber durch ein Kontrollgremium mit Vertreter\*innen aus Politik und Arbeitnehmer\*innen sowie anderen Interessenvertreter\*innen kontrolliert werden.
- 21  
22
- 23 • Von Unternehmensanteilen, die mit dem System Schiene wenig zu tun haben (z.B. DB  
24 Arriva) muss man sich trennen. Die Auslandsinvestitionen von DB Schenker müssen  
25 deutlich abnehmen, damit eine Fokussierung auf die Kernaufgaben im Inland erfolgen  
26 kann.
- 27 • Der Regionalverkehr muss wieder zentraler geregelt werden. Ein neues Gremium organisiert  
28 zusammen mit den Bundesländern und der Deutschen Bahn den Nahverkehr. Die Länder haben dort eine zentrale Rolle, um ihre Forderungen vernünftig durchzusetzen. Die nötigen finanziellen Mittel muss der Bund bereitstellen und regelmäßig anpassen. Ausschreibungen, die es bisher im Regionalverkehr gab, müssen der Vergangenheit angehören. Die Mittel für den Regionalverkehr müssen ebenso deutlich angehoben werden. Die Leistungen im Nahverkehr bleiben bei der Deutschen Bahn.
- 29  
30  
31  
32  
33
- 34 • Die DB muss mit den Ländern zusammenarbeiten, um eine bessere Verzahnung von  
35 Regionalverkehr und Fernverkehr zu ermöglichen. Hierzu kann das geschaffene Gremium für den Regionalverkehr eine Grundlage bieten, um gemeinsame Konzepte mit den Ländern zu erarbeiten. Über „regionalen Fernverkehr“ (wie z.B. früher der Interregio) müssen auch strukturschwache Regionen wieder einen vernünftigen Anschluss an den Fernverkehr erhalten. Durch die Zentralisierung des Bahnverkehrs sollte man auch die Tarifstruktur anpassen, um einfachere und gerechtere Tarife zu entwickeln.
- 36  
37  
38  
39  
40
- 41 • Neue Hochgeschwindigkeitsstrecken und große Bahnhofprojekte sind teuer und  
42 meist ineffizient. Stattdessen muss die DB wieder vernünftig und vor allem flächenmäßig in ihr Netz investieren und z.B. „Langsamfahrstellen“ beseitigen.
- 43
- 44 • Es muss wieder einen besseren und gut ausgebauten Nachtzugverkehr geben. Gerade  
45 im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb Europas ist dies sehr  
46 wichtig.
- 47 • Wir brauchen endlich einen besseren Takt im Schienenverkehr. Die Initiative  
48 „Deutschland-Takt“ unterstützen wir und fordern, entsprechende Pläne für eine bessere Verzahnung im Netz umzusetzen.
- 49

50

51

## 52 **Weg von der Straße und hin zur Schiene**

53

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

57

58

### 59 **Begründung:**

60

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

62 So will die die DB AG zum größten Logistikunternehmen der Welt werden. Diese Vision eines Global Players halten wir für falsch, weil die Hauptaufgabe dadurch vernachlässigt wird.

63 Deshalb muss die DB AG in ein öffentlich-rechtliches Unternehmen mit einem Kontrollgremium umgewandelt werden. So hat die DB weiterhin die Möglichkeit, eigene Entscheidungen zu treffen, wird aber durch Vertreter\*innen aus Politik und Arbeitnehmer\*innen vernünftig kontrolliert. Öffentliche Unternehmen gehören allen und müssen demokratisch kontrolliert werden.

64 Die besagten Unternehmensanteile (z.B. DB Arriva) müssen verkauft werden, da dieses Geld in der Infrastruktur deutlich besser aufgehoben ist.

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

66 Im Fernverkehr gab es in den letzten Jahren eine Fokussierung auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr, dies bot dem Kunden meist wenige Verbesserungen und hat dazu geführt, dass die DB sich aus der Fläche zurückzieht. Wir finden dass, auch der Fernverkehr auch strukturschwachen Regionen zugutekommen muss. Frühere Konzepte wie der Interregio, sind hilfreich um auch unwirtschaftliche Regionen wieder anzubinden.

67 Die DB will sich bis 2018 aus dem Nachtverkehr zurückziehen, da es laut Konzern an Wirtschaftlichkeit mangelt und neue Wagen angeschafft werden müssen. Wir finden, dass der Nachtverkehr sehr wichtig ist für den Schienenverkehr. Denn vor allem im europäischen Grenzverkehr ist dies eine gute Konkurrenz zu der wachsenden Zahl von Billigflügen innerhalb Europas. Die Bahn sehen wir hier als umweltfreundlichere Alternative. Deshalb

100

101 muss in den Nachtverkehr investiert und z.B. auch neues Wagenmaterial angeschafft  
102 werden.  
103  
104 In Deutschland richtet sich die Verkehrspolitik seit Jahren hauptsächlich um den Straßen-  
105 verkehr, der Schienenverkehr wurde weitestgehend vernachlässigt. Beispielsweise wurden  
106 2013 in den Straßenverkehr pro Kopf 151€ investiert, in den Schienenverkehr aber nur 54€.  
107 Auch im europäischen Vergleich steht Deutschland ziemlich weit hinten da. In Österreich  
108 und in der Schweiz, wo der Schienenverkehr wesentlich besser funktioniert, wird das vier-  
109 bzw. das sechsfache für die Schiene aufgebracht. An diesen Ländern sollte sich ein Vorbild  
110 genommen und endlich vernünftig investiert werden. Denn sowohl für die Menschen als  
111 auch die Wirtschaft der Bundesrepublik ist die Schiene wichtig, denn sie ist und bleibt das  
112 umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Momentan erleben wir außerdem, dass viele Men-  
113 schen wieder von der Schiene auf die Straße umsteigen, genauer gesagt auf den Fernbus.  
114 Immer mehr Verkehr verlagert sich wieder auf die Straßen, vor allem dort, wo es eine aus-  
115 gebaute Schieneninfrastruktur gibt. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes ist des Weite-  
116 ren kritisch zu sehen, da es zurzeit noch einen ungleichen Wettbewerb zur Schiene gibt.  
117 Denn der Fernbus zahlt keine Maut, oft keine Gebühr für den ZOB oder das nächtliche Par-  
118 ken. Bei der Bahn hingegen, gibt es enorme Trassen- und Stationsgebühren, die der Kunde  
119 mit bezahlt. So hat der Fernbus preislich einen erheblichen Vorteil und fährt so das Sys-  
120 tem Schiene kaputt. Grundsätzlich ist gegen einen Fernbus im Personenverkehr nichts  
121 einzuwenden. Allerdings darf der umweltfreundlichere Schienenverkehr hier nicht be-  
122 nachteiligt werden. Daher brauchen wir eine Fernbusmaut die im Verhältnis zu den Tras-  
123 sengebühren steht.